

Bestemmingsplan 'N270 Langstraat'

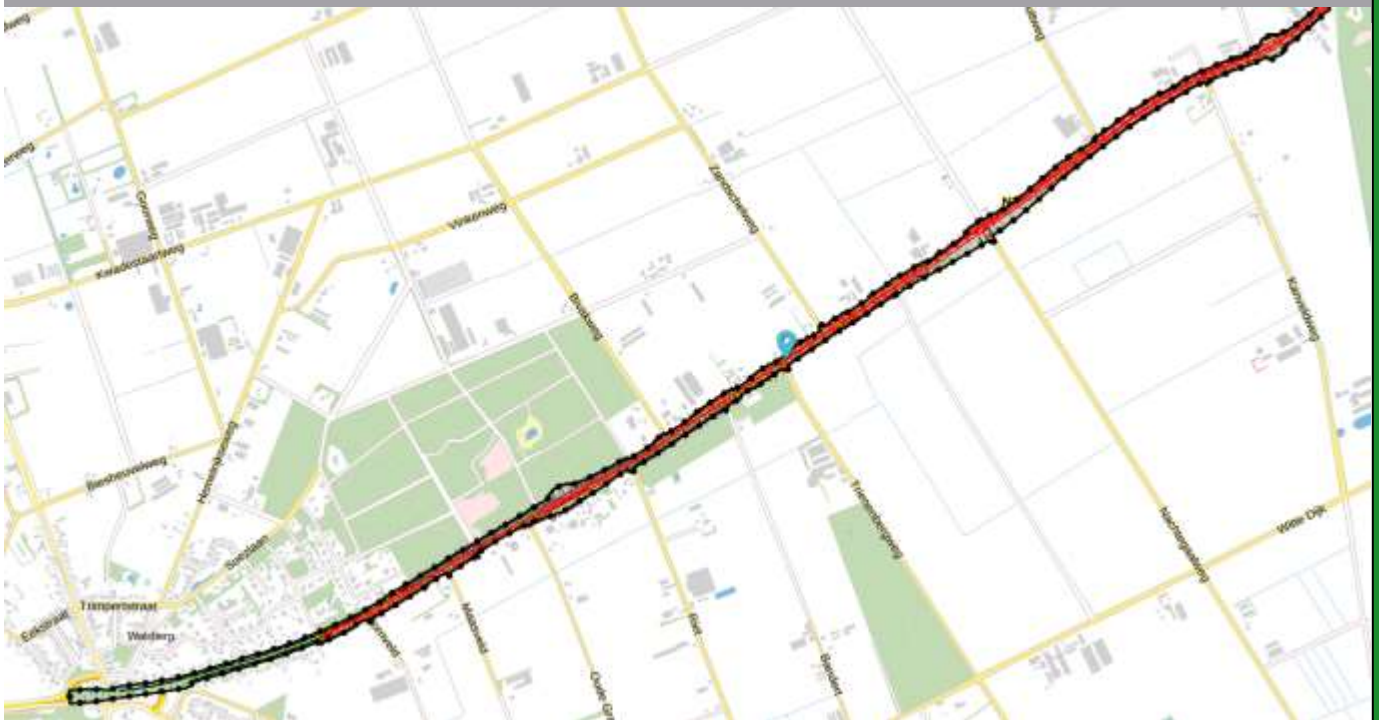
Gemeente Deurne

status:

datum:

vastgesteld

17 december 2018



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1	Procedure	4
1.2	Zienswijzen	4
1.3	Leeswijzer	5

Hoofdstuk 2 Ingediende zienswijzen 6

2.1	Zienswijze 1 (Heikant 6)	6
2.2	Zienswijze 2 (Langstraat 50)	6
2.3	Zienswijze 3 (Herenberg 12)	16
2.4	Zienswijze 4 (De N.V. Rotterdam – Rijn Pijpleiding Maatschappij (RRP))	19
2.5	Zienswijze 5 (Zandschelweg 1)	19
2.6	Zienswijze 6 (Langstraat 91 en 89)	21
2.7	Zienswijze 7 (Langstraat 142)	24
2.8	Zienswijze 8 (Goorsebergweg 9z, betreft bospercelen C3416 en C3417)	24
2.9	Zienswijze 9 (Langstraat 144)	25
2.10	Zienswijze 10 (Langstraat 146)	27
2.11	Zienswijze 11 (Langstraat 94a)	29
2.12	Zienswijze 12 (Langstraat 69, mede namens 109 bewoners)	31
2.13	Zienswijze 13 (Langstraat 122)	41
2.14	Zienswijze 14 (Bivakweg 2a)	42
2.15	Zienswijze 15 (Padbrugseweg 3)	45
2.16	Zienswijze 16 (Fietzersbond)	48
2.17	Zienswijze 17 (Langstraat 2)	51
2.18	Zienswijze 18 (Langstraat 4)	66
2.19	Zienswijze 19 (Langstraat 63a)	70

2.20	Zienswijze 20 (Langstraat 65)	87
2.21	Zienswijze 21 (Langstraat 69)	104
2.23	Zienswijze 23 (Langstraat 128)	131
2.24	Zienswijze 24 (Langstraat 130)	143
2.25	Zienswijze 25 (Langstraat 142)	155
2.26	Zienswijze 26 (Langstraat 150)	166
2.27	Zienswijze 27 (Langstraat 158)	180
2.28	Zienswijze 28 (Kanveldweg 1)	192
2.29	Zienswijze 29 (Reeksenakker 2b)	204
2.30	Zienswijze 30 (Langstraat 77)	211
2.31	Zienswijze 31 (Langstraat 71)	221
2.32	Zienswijze 32 (Langstraat 83)	237
2.33	Zienswijze 33 (Langstraat 132)	247
Hoofdstuk 3	Wijzigingen	262

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Procedure

Vanaf 30 maart tot 12 mei 2018 hebben zowel het ontwerpbestemmingsplan 'N270 Langstraat', met de bijbehorende stukken, waaronder de conceptaanvraag tot herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant, ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van terinzagelegging kon iedereen een zienswijze indienen.

1.2 Zienswijzen

Er zijn 33 zienswijzen ontvangen.

Nr.	Adres	Datum van binnenkomst	
1.	Heikant 6	03 april 2018	
2.	Langstraat 50	09 april 2018	1)
3.	Herenberg 12	12 april 2018	
4.	Postbus 490 Hoogvliet	19 april 2018	
5.	Zandschelweg 1	24 april 2018	
6.	Langstraat 89	25 april 2018	
7.	Langstraat 142	30 april 2018	
8.	Goorsebergweg 9z	07 mei 2018	
9.	Langstraat 144	08 mei 2018	
10.	Langstraat 146	08 mei 2018	
11.	Langstraat 94a	08 mei 2018	
12.	Langstraat 69	09 mei 2018	
13.	Langstraat 122	09 mei 2018	
14.	Bivakweg 2a	09 mei 2018	
15.	Padbrugseweg 3	09 mei 2018	
16.	Fietzersbond	09 mei 2018	
17.	Langstraat 2	09 mei 2018*	
18.	Langstraat 4	09 mei 2018*	
19.	Langstraat 63a	09 mei 2018*	
20.	Langstraat 65	09 mei 2018*	
21.	Langstraat 69	09 mei 2018*	
22.	Langstraat 73	09 mei 2018*	
23.	Langstraat 128	09 mei 2018*	
24.	Langstraat 130	09 mei 2018*	
25.	Langstraat 142	09 mei 2018*	
26.	Langstraat 150	09 mei 2018*	
27.	Langstraat 158	09 mei 2018*	
28.	Kanveldweg 1	09 mei 2018*	
29.	Reeksenakker 2b	14 mei 2018	
30.	Langstraat 77	14 mei 2018	
31.	Langstraat 71	14 mei 2018	1)
32.	Langstraat 83	14 mei 2018	1)
33.	Langstraat 132	14 mei 2018	1)

- 1) Is tevens een zienswijze op het ontwerp saneringsplan (geluid). De zienswijzen op het ontwerp saneringsplan zijn in een aparte Nota van Zienswijzen beantwoord; het saneringsplan kent een zelfstandige/separate procedure.

Ontvankelijkheid

De zienswijzennummers 1 t/m 16 zijn ontvangen binnen de daarvoor gestelde termijn en daarom ontvankelijk.

De zienswijzen, nummers 17 t/m 28 zijn per fax ontvangen op 9 mei 2018 (aangegeven met een *). Dit is binnen de zienswijzetermijn. Indienen via elektronische weg is echter niet mogelijk. Volgens de memorie van toelichting valt een fax ook onder een elektronische indiening, zoals in jurisprudentie bevestigd¹. In jurisprudentie is aangegeven, dat in dergelijke gevallen indiener(s) bij wijze van verzuimherstel binnen een redelijke termijn in de gelegenheid gesteld moet worden om alsnog een zienswijze in te dienen op de toegelaten manier (= niet elektronisch)². Hierover het volgende. De zienswijzen zijn ook in de brievenbus van het gemeentehuis gestopt en daar op maandag 14 mei 2018 gevonden. Hierdoor was het verzuim hersteld op 14 mei 2018, en was het niet nodig om nog een redelijke termijn te geven om het verzuim te herstellen. Deze zienswijzen worden ontvankelijk geacht.

De zienswijzen, nummers 29 t/m 33, zijn ontvangen op 14 mei 2018. Op grond van de 'verzendtheorie' (artikel 6:9, tweede lid Algemene wet bestuursrecht) is een zienswijze op tijd ingediend als het voor het einde van de termijn 'ter post is bezorgd' (verzonden) en dan (kort daarna) buiten de termijn binnenkomt. Uit de poststempels blijkt dat de zienswijzen binnen de termijn 'ter post zijn bezorgd'. De zienswijzen worden daarmee ontvankelijk geacht.

Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen

Op basis van de Verordening Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen zijn de indieners van zienswijzen in de gelegenheid gesteld een mondelinge toelichting te geven. Op 12 juni 2018 is hiervoor een hoorzitting gehouden. Van deze hoorzitting(en) is een afzonderlijk verslag gemaakt.

1.3 Leeswijzer

In deze 'Nota van Zienswijzen en Wijzigingen' (verder: de Nota) worden in Hoofdstuk 2 de zienswijzen weergegeven. Er is in deze Nota voor gekozen om de zienswijzen niet samen te vatten. Na elke zienswijze is de reactie van de gemeente en een conclusie over het wel of niet aanpassen van het bestemmingsplan aangegeven. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend, betrokken. Naast de beantwoording van de zienswijzen worden in hoofdstuk 3 de wijzigingen die zijn doorgevoerd in het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan in tabelvorm weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen wijzigingen uit de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Als bijlagen zijn twee extra documenten opgenomen die naar aanleiding van de zienswijzen zijn opgesteld en die ook als bijlagen bij het vast te stellen bestemmingsplan worden opgenomen.

¹ o.a. ECLI:NL:RVS:2009:BI4569 en ECLI:NL:RVS:2016:724 /725

² o.a. ECLI:NL:RVS:2012:BX8302

Hoofdstuk 2 Ingediende zienswijzen

2.1 Zienswijze 1 (Heikant 6)

Zienswijze

Bij de berekening van geluid is de nieuwbouw van Heikant 6 niet verwerkt (wijziging plaats woning).

Reactie gemeente

De nieuwbouw van Heikant 6 is in het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, Reconstructie N270 Deurne-Limburgse grens van 14 maart 2018 opgenomen onder waarneempunt 058. Het huidige woonhuis is opgenomen in het akoestisch onderzoek onder waarneempunt 057. Uit bijlage C van het akoestisch onderzoek is af te lezen dat bij beide waarneempunten zowel in de huidige als in de toekomstige situatie wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A). De nieuwbouw is daarmee verwerkt in het geluidonderzoek.

Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Zienswijze 2 (Langstraat 50)

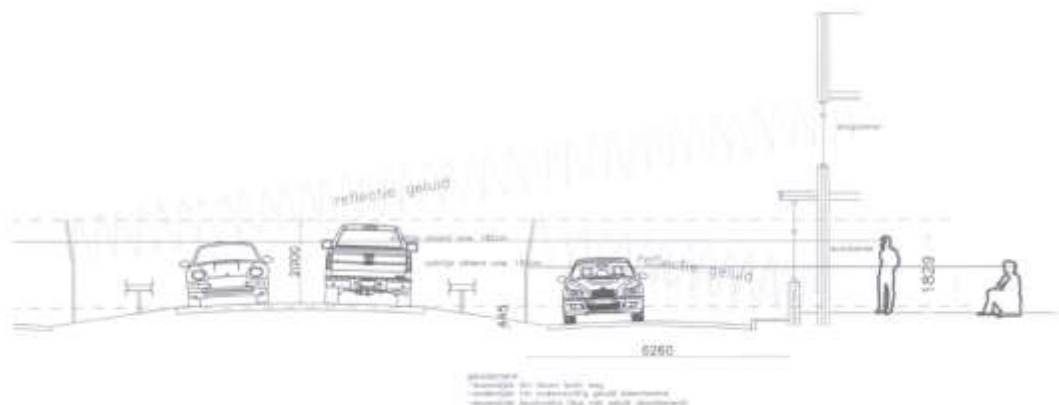
Zienswijze

Het plaatsen van de geluidschermen aan zowel de noord- als de zuidzijde van de weg heeft voor indieners een aantal nadelige gevolgen waardoor het woongenot alsmede de waarde van de woning in ernstige mate zal verminderen:

- 1. Uitgaande van de plaatsing van het huidige scherm zullen de nieuw te plaatsen schermen op ca. 6,2 meter afstand van de voorgevel van de woning geplaatst worden. Hierdoor ontstaat een opgesloten gevoel. Er is geen dwarsdoorsnede beschikbaar waaruit de definitieve maatvoering ter hoogte van de woning blijkt, maar aangezien de berm ter hoogte van de woning niet breed genoeg lijkt voor de plaatsing van alle genoemde voorzieningen is het aannemelijk dat de afstand tussen de woning en het geluidscherm in de praktijk nog kleiner zal worden. Hierdoor zal het opgesloten gevoel alleen maar versterkt worden. Het woongenot alsmede de waarde van de woning zullen daardoor drastisch verminderen.*
- 2. 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 zo valt te lezen. Indieners weten dus alleen dat er een scherm van 2 meter hoog, gemeten vanaf de rijbaan N270 zal komen. Wat betreft uitvoering worden indieners in het ongewisse gelaten. De gemeente lijkt zich een carte blanche toe te willen spelen, vraag is hoe indieners het op dit moment al eens kunnen zijn met iets wat later wordt bepaald? Graag ontvangt indieners derhalve de definitieve vaststelling van het type scherm.*
- 3. Te lezen valt dat de schermen met de bovenste meter zullen overhellen richting de woning. Dit versterkt het opgesloten gevoel.*
- 4. De plaatsing van geluidschermen is esthetisch niet wenselijk of om het anders te zeggen, geluidschermen zijn lelijk en passen niet in het straatbeeld.*
- 5. De woning van indieners is de eerste woning aan de parallelweg, gelegen op het enige punt waar deze ontsluit. (ontsluiting op de randweg). Al het bestemmingsverkeer komt dus zowel bij in als uitrijden van de parallelweg voorbij de woning. Het geluid dat deze voertuigen produceren zal door de schermen richting de woning gereflecteerd worden. Door de zeer geringe afstand tussen scherm en voorgevel evenals de hoek waaronder de schermen geplaatst worden zal er een klank-*

kast ontstaan waardoor het juist zorgt voor een toename van geluid overlast in onze woning. Daarnaast zal ook de overhelling van de schermen aan de overzijde van de weg geluid projecteren op de gevel. Hier is geen rekening mee gehouden in het rapport van Arcadis, zij gaan alleen uit van afname van het verkeersgeluid vanaf de hoofdweg terwijl er juist een toename te verwachten is.

6. Zie punt 5: Als oplossing wordt geadviseerd een scherm te plaatsen wat ook aan de parallelwegzijde geluidsabsorberend zou zijn. Wanneer de bovenste meter doorzichtig wordt uitgevoerd (lees in een hard materiaal) zal er echter nog steeds reflectie vanaf de parallelweg richting gevel plaatsvinden. Hier is geen rekening mee gehouden in het rapport van Arcadis.
7. Zie punt 5/6: Wanneer ook de bovenzijde van het scherm in geluidsabsorberend materiaal wordt uitgevoerd zal dit betekenen dat er een geheel ondoorzichtig scherm geplaatst wordt. Het uitzicht van uit de woonkamer van mijn woning zal daardoor geheel verdwijnen en wij zullen vanaf het moment van plaatsing tegen een muur op kijken.
8. Zie ook punt 5/6/7: Ongeacht het type scherm zal het vrije zicht vanuit de woonkamer ons worden ontnomen. Al wordt de bovenste meter van het scherm naar voorkeur van de gemeente doorzichtig uitgevoerd, dan nog zullen indieners al zittend vanuit de woonkamer tegen een gesloten wand kijken. Een en ander is inherent aan de afstand tussen voorgevel en scherm. Zie ook bijlage 2 waarin indiener de zichtlijnen vanuit de woonkamer heeft weergegeven in een dwarsdoorsnede van de situatie.



9. Een scherm zal, zeker wanneer het vervuild raakt, een negatieve invloed hebben op de daglichtinval in de woonkamer.
10. Door schaduwval zal er met name in de winter een zeer donkere "tunnel" ontstaan tussen woning en scherm.
11. Gelet op hoe het onderhoud van de openbare ruimte door de gemeente/ provincie momenteel wordt uitgevoerd is aan te nemen dat de frequentie van schoonmaken van het geluidsscherm te

- laag zal zijn om een schoon scherm te kunnen garanderen. Met andere woorden; we zullen vanuit onze woonkamer de meeste tijd tegen een vervuild scherm aan kijken.*
- 12. Door de korte afstand tussen woning en geluidscherm is het scherm niet functioneel en zal het nauwelijks tot geen geluid reductie op de bovenverdieping (waar de slaapkamers zijn gesitueerd) opleveren.*
 - 13. Door de korte afstand tot en de vorm van de schermen is extra overlast te verwachten in de vorm van reflectie van verkeersgeluid vanaf de schermen aan de noordzijde van de N270. Het schuine bovendeel van het scherm aan de noordzijde zal het verkeersgeluid over het scherm aan de zuidzijde reflecteren waardoor er met name op de bovenverdieping van onze woning een toename van geluid valt te verwachten. Hier is geen rekening mee gehouden in het rapport van Arcadis. Zie ook bijlage 2 waarin indiener de weerkaatsing van het verkeersgeluid heeft weergegeven in een dwarsdoorsnede van de situatie.*
 - 14. In het verleden hebben er meerdere ongevallen plaatsgevonden nabij indieners woning. Daarbij is er door indieners en omwonenden vanzelfsprekend eerste hulp verleend. Ook door de hulpdiensten is hierbij gebruik gemaakt van de ventwegen. Door het plaatsen van de schermen is de weg niet of onvoldoende bereikbaar bij noodgevallen. Mogelijke openingen zullen zorgen voor geluidsslekken waardoor het toch al geringe effect van de geluidschermen geheel te niet gedaan zal worden.*
 - 15. Er is onvoldoende draagvlak voor de plaatsing van geluidschermen. Het tijdstip van dit onderzoek en de mogelijke reactietijd waren ronduit ongelukkig in verband met de vakantie periode. Mede hierdoor is een 100% respons niet mogelijk geweest. Uit het onderzoek naar de voorkeur van de direct aanwonenden blijkt dat 12 van de 18 respondenten binnen cluster 2 heeft aangegeven dat zij geen geluidscherm willen. U stelt een grens van 75% alvorens gehoor te geven aan de wens van de respondenten. Deze grens is absurd hoog. In een democratie geeft alles > 50% een meerderheid of zou in ieder een reden zijn voor verder overleg.*
 - 16. Het plaatsen van de schermen heeft alleen negatieve invloed op de geluidwaarden in de woning. Alleen stil asfalt in combinatie met individuele maatregelen van isolatie aan gevel, dak en kozijnen zal in het geval van onze woning een goede oplossing bieden.*

Verzoek om verdere toelichting

- 17. Graag ontvangt indiener verdere toelichting over:*
 - A. Er wordt per woning een aantal saneringspunten vastgesteld wat tezamen het budget voor maatregelen vormt. Wat is het totale budget voor de geluidsanering uitgedrukt in Euro's?*
 - B. Is het beschikbare budget alleen te gebruiken voor een collectieve oplossing of kan dit budget ook aangewend worden voor individuele oplossingen dan wel een combinatie van beiden?*
 - C. Zijn er naast het budget uit vraag A andere budgetten, subsidies e.d. vanuit het rijk, de provincie en/of de gemeente beschikbaar voor individuele aanpassingen aan woningen?*
 - D. Draagt de provincie de kosten voor het aanbrengen van het geluidarme asfalt?*
 - E. Zie D; Komen deze kosten ten laste van het totaal saneringspunten budget?*
 - F. Wat kost de plaatsing van de geluidschermen zoals opgenomen in het ontwerp?*
 - G. Zie D/F; Zijn deze kosten gebaseerd op kengetallen of offertes?*
 - H. Indien de kosten voor een geluidscherm bij aanbesteding hoger uitvallen dan gebudgetteerd, zal dit dan nadelig werken op het totaal budget vanuit de saneringspunten waardoor eventuele andere voorzieningen komen te vervallen?*
 - I. Welke alternatieven t.o.v. geluidsschermen zijn er reeds onderzocht? Graag ontvang ik de rapporten van deze onderzoeken.*

- J. *Op welke termijn is te verwachten dat alternatieven zoals de Whiswall door de wetgever goedgekeurd worden en is het college ertoe bereid eventuele nog niet bekeken alternatieven of combinaties van geluidwerende voorzieningen, dan wel het bestaan hiervan, alsnog te onderzoeken?*
- K. *Indien vraag J positief beantwoord; Welke alternatieven gaat het college onderzoeken?*
- L. *Indien vraag J positief beantwoord; Is het college bereid om, ongeacht de uitkomst, de direct belanghebbenden te betrekken in de onderzoeksresultaten en te onderzoeken of er draagvlak is voor alternatieven?*
- M. *Wie wordt, na oplevering, formeel eigenaar van de geluidschermen?*
- N. *Wie draagt zorg voor het onderhoud aan de schermen en met welke frequentie gaan de schermen gereinigd worden?*
- O. *Gaan de huidige geluidschermen voor mijn woning vervangen worden?*
- P. *Omdat ik vermoed dat de berm voor mijn woning te smal is voor het aanbrengen van alle voorzieningen en ik graag wil weten hoe dit er volgens het plan uit gaat zien vraag ik u een dwarsdoorsnede ter hoogte van Langstraat 50 aan te leveren waarop zichtbaar:*
- Voorgevel rooilijn
 - Trottoirs
 - Parallelweg
 - Geluidsscherm
 - Voertuig kerende constructie
 - N270
 - Maatvoering
18. *Graag ontvangt indiener verdere toelichting over:*
- Uit het akoestisch onderzoek verkeerslawaaï van Arcadis blijkt dat de saneringsstreefwaarde voor een aantal woningen niet bereikt wordt met de toepassing van het doelmatige maatregelpakket (lees het plaatsen van geluidschermen in combinatie met geluidarm asfalt). Arcadis stelt in het rapport dat het voor deze woningen daarom noodzakelijk zou zijn een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek naar de gevelwering zou moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau. Het college stelt dat: woningen die, na realisatie van stiller asfalt en schermen, nog aantoonbaar bloot staan aan een hogere geluidsbelasting dan 48 dB op de gevel en 43 dB in de woning, komen in beginsel in aanmerking voor geluidwerende maatregelen aan de woning.*
- A. *Betekent het gestelde uit het voorontwerpsaneringsprogramma dat het college de aanbeveling van Arcadis niet volgt, geen hogere waardes gaat vaststellen, maar alle woningen saneert tot op de streefwaarde? Voor indieners woning is duidelijk dat de saneringsstreefwaarde bij lange na niet gehaald gaat worden. Er zal dus een onderzoek naar de gevelwering plaats moeten vinden.*
- B. *Wat houdt een onderzoek naar de gevelwering/geluid in de woning in, wie voert dit uit en wanneer gaat dit plaats vinden?*
- C. *Hoe worden de saneringsbudgetten per woning bepaald?*
- D. *Worden eventuele voorzieningen in overleg met bewoner bepaald of worden deze "opgelegd"?*
- E. *Gaat men er in bovengenoemd onderzoek ook rekening mee houden dat het geluid van de N270 afneemt, maar door de plaatsing van de schermen juist een toename te verwachten is door reflectie vanaf de parallelweg reflectie vanaf het scherm aan de overzijde van de N270?*
19. *Graag ontvangt indiener verdere toelichting over:*

- A. Door de plaatsing van geluidschermen neemt de geluidbelasting aan de ventwegzijde toe. Zie punt 5. Welke waarde in dB kent Arcadis hieraan toe en waar is dit terug te vinden?
- B. Door de plaatsing van geluidschermen aan de overzijde van de weg is te verwachten dat er verkeersgeluid vanaf de N270 op mijn gevel geprojecteerd zal worden. Welke waarde in dB kent Arcadis hieraan toe en waar is dit terug te vinden?
- C. Voor indieners woning ligt nu een klinkerbestrating. Wat is er voor wegdek is er voorzien in het ontwerpplan? Indiener vindt in het ontwerp nog niets terug over de inrichting van de ventweg waaraan wij wonen. Wat gaat er gebeuren met bijvoorbeeld verlichting, trottoir, groen etc.?
- D. Zijn er tegelijk met de aanpassing van de N270 ook werkzaamheden gepland, bijvoorbeeld aan het riool waardoor wij mogelijk (extra) overlast ondervinden?
- E. Gaan de werkzaamheden aan de N270 alleen overdag of ook 's nachts plaats vinden?
- F. Is er door de gemeente en/of de provincie rekening gehouden met de planschade die ontstaat bij uitvoering?

Gelet op punt 1 tot en met 16 verzoekt indiener om het ontwerp bestemmingsplan (en daarmee het definitieve bestemmingsplan) aan te passen, de geluidschermen hier niet langer in op te nemen en een passende oplossing te bieden ter vermindering van de geluidsoverlast van de N270.

Voorts vertrouwt indiener erop dat indiener op de hoogte wordt gehouden van het verdere verloop van de procedure en de vragen onder punt 17 t/m19 afdoende zult beantwoorden.

Opdat de met dit project belaste wethouder zich een goed beeld kan vormen van de impact van het plaatsen van geluidsschermen wil indiener de wethouder graag uitnodigen voor een bezoek aan de woning.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of er als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het nieuwe scherm komt precies op dezelfde locatie te staan als het bestaande scherm voor de woning van indiener (figuren 1 en 2), maar loopt in de nieuwe situatie verder door.





Figuren 1 en 2 Huidige situatie (scherm: donkerrode lijn)

De locatie waar het geluidsscherm gebouwd moet worden (figuur 3) is in het bestemmingsplan vastgelegd. Dit met de aanduiding 'geluidsscherm' en de daarbij behorende bouwregels. De afstand tussen de woning en het scherm zal niet kleiner worden dan in de huidige situatie het geval is (ca. 6,30m). De definitieve maatvoering is ook in het bestemmingsplan vastgelegd op (minimaal en maximaal 2 meter): het huidige scherm is 2 meter hoog, het nieuwe scherm zal ook 2 meter hoog worden. De hoogte van het scherm is stedenbouwkundig aanvaardbaar en wordt daarmee passend geacht.



Figuur 3 Nieuwe situatie (scherm: zwarte lijn met halve bollen)

Dat door het doortrekken van het geluidsscherm voor indiener het uitzicht vanuit de woning verandert en bij indiener mogelijk een opgesloten gevoel kan ontstaan, is niet uit te sluiten. Gezien de afstand, de hoogte en onderstaande in aanmerking nemende, waaronder de vermindering in geluidsbelasting op het perceel van indiener, is echter geen sprake van een zodanig ernstige aantasting dat hierdoor (juridisch) gezien sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Wat de waarde van de woning van indiener betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn, dat hieraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Mocht er sprake zijn van

een verwachte waardevermindering, dan staat de mogelijkheid open om een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.

2. Het uiterlijk van de schermen is in deze fase van het bestemmingsplan inderdaad nog niet uitgewerkt en vastgelegd. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zoals de rechter overweegt over het uiterlijk van bouwwerken, zoals geluidschermen, komen dergelijke zaken aan de orde in de fase na het bestemmingsplan: in een procedure over de verlening van een omgevingsvergunning voor de bouw ervan. Architectonische eisen/ het uiterlijk mogen daarom niet in een bestemmingsplan geregeld/ vastgelegd worden. De reden om de uitvoering van het scherm over te laten aan de aannemer van het project is niet om een carte blanche te geven, zoals indiener schrijft, maar om de inschrijver op de aanbesteding uit te dagen om binnen de kaders de beste kwaliteit te leveren. Naast de eisen uit het bestemmingsplan moet het scherm voldoen aan de eisen die de provincie (als opdrachtgever) meegeeft in het contract. Daarnaast zal het uiterlijk van de schermen worden afgestemd met de omwonenden, ook dat is een eis in het contract en de aanbestedingseisen. Vooruitlopend hierop hebben reeds sessies plaatsgevonden met de omwonenden.
3. Daar waar schermen nodig zijn, bestaan twee mogelijkheden:
 - deels transparante schermen die onder een hellingshoek moeten worden geplaatst om reflectie te voorkomen of
 - geluidsabsorberende schermen die rechtop kunnen worden geplaatst.

In overleg met de omwonenden wordt bepaald welk type scherm uiteindelijk gerealiseerd wordt. Uiteraard gelden hierbij ook kaders zoals beheerbaarheid e.d.

4. Wettelijk gezien is de geluidbelasting op de gevels van de woningen zodanig hoog dat maatregelen getroffen moeten worden. De geluidbelasting is hoog vanwege de zogenoemde autonome ontwikkeling van het verkeer, dus door de loop der tijd, en niet zozeer door het project herinrichting N270. De wet schrijft voor dat eerst onderzocht moet zijn in hoeverre met het treffen van maatregelen de geluidsbelasting kan worden verminderd. Het is daarmee een (eerste) verplichting om maatregelen te treffen om deze geluidbelasting te verlagen. Gebleken is ook dat door de te treffen maatregelen de geluidsbelasting afneemt (zie onder 5) en daardoor de schermen doelmatig zijn. Het niet plaatsen van de schermen uit esthetisch opzicht is daarom geen optie (zie ook onze reactie onder punt 16).
5. Uit de uitgevoerde akoestische onderzoeken blijkt dat de geluidbelasting op uw woning door de toepassing van 'geluidsarm asfalt' en het geluidscherm afneemt van 66 dB naar 55 dB op de begane grond en op de bovenste verdieping een reductie van 1,14 dB oplevert. Wij hebben daarom geen aanwijzing dat de geluidbelasting toeneemt. In het akoestisch rapport is eveneens aangegeven, dat geadviseerd wordt om voor het geval de keuze valt op absorberende schermen ook de achterzijde van het geluidscherm geluidsabsorberend uit te voeren ter voorkoming van ongewenste reflecties vanuit de parallelweg. De mogelijke plaatsing van geluidschermen onder een hellingshoek zorgt ervoor dat er geen reflectie is. De reflectie aan de achterzijde van een hellend scherm is verwaarloosbaar vanwege de hoeveelheid verkeer. Er is een onderzoek gedaan naar het effect van hellende geluidschermen: Akoestische effecten van het toepassen van hellende geluidschermen (publicatienummer: DWW-2003-085). Bij een vergelijking van een 3 m hoog absorberend scherm t.o.v. een 3 m hoog reflecterend scherm onder een hoek van 20 graden is te zien dat het effect van een scherm onder een hoek van 20 graden nagenoeg gelijk is aan een absorberend rechtopstaand scherm. Gemeten op 5 meter hoogte is op 50 m afstand het verschil 0 dB, op 100 m afstand is het verschil 0,1 dB. In het contract voor de aannemer wordt een hellingshoek van 20 graden als eis opgenomen bij de keuze voor een transparant scherm. Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt daarom geen negatief effect verwacht.

6. 7 en 8. Zoals onder 3 genoemd, zal het geluidsscherm of deels transparant en hellend (alleen de bovenste meter is transparant) of geheel geluidsabsorberend worden uitgevoerd. In hetzelfde onderzoek is vermeld onder punt 5, is (ook) het effect van een hellend geluidsscherm aan de ‘achterzijde’ van het geluidsscherm bepaald. In dit landelijke onderzoek is geconcludeerd, dat een dergelijk geluidsscherm geen noemenswaardige verslechtering van het geluidklimaat oplevert. In het rapport is hier dus rekening mee gehouden. Ongeacht het te kiezen type scherm zal het uitzicht inderdaad veranderen. Door de plaatsing van het geluidsscherm neemt de geluidbelasting bij de woning van indiener (op begane grondniveau) echter met 10 dB af. Dit is een enorme verbetering van het geluidklimaat bij de woning (in de tuin) en in de woning van indiener. Geluidsarm asfalt in combinatie met het geluidsscherm zijn doelmatig gebleken om de geluidbelasting te verlagen (zie ook punt 4). In het contract met de aannemer wordt daarvoor wel de eis opgenomen, dat de uitvoering van het geluidsscherm moet worden bepaald in overleg met de omwonenden. Vooruitlopend hierop hebben reeds sessies plaatsgevonden. Dit betekent, dat het uiterlijk van het scherm uiteindelijk een gevolg is van het overleg met indiener en de burens van indiener.
9. En 10. Ook voor daglichtintreding en schaduwwerking geldt dat geen sprake mag zijn van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat, dat niet (meer) gesproken kan worden van ‘een goede ruimtelijke ordening’. Voor het bepalen van de schaduwwerking wordt uitgegaan van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, waaronder in dit geval een dicht scherm van maximaal 2 meter hoog op een afstand van $\pm 6,30$ meter van de voorgevel van de woning. Gezien de oriëntatie van de voorgevel van de woning (op het noorden), de ligging van de schermen ten noorden van de voorgevel van de woning, de zonnebaan (de zon komt top in het oosten en gaat onder in het westen) en zonnestanden zal de schaduwwerking ten opzichte van de woning nihil dan wel zéér beperkt zijn. De schaduwwerking van het scherm is voornamelijk van de woning af. In de winter is dan inderdaad sprake van meer schaduwwerking op de hoofdrijbaan. Op 21 december is de laagste zonnestand circa 15 graden. De zon gaat dan op om 8:48 uur en om circa 16:30 uur in het zuidwesten onder. Gezien sprake is van schaduwwerking van één scherm en van reeds bestaande schaduwwerking zal de schaduwwerking niet dusdanig zijn dat daardoor geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening of een onveilige situatie.
11. De provincie wordt eigenaar van het geluidsscherm. Daarmee valt ook het onderhoud onder de verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie draagt zorg voor een periodiek onderhoud. In het geval van transparante delen is de frequentie van onderhoud een aandachtspunt. Zie ook antwoord op punt 17 onder n.
12. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek toont aan dat de plaatsing van het geluidsscherm in combinatie met de toepassing van geluidsarm asfalt, op deze locatie doelmatig is en een vermindering in belasting geeft van 10 dB op de begane grond en 1,14 dB op de bovenste verdieping.
13. De mogelijke plaatsing van geluidsschermen onder een hellingshoek aan de noordzijde van de N270 zorgt er juist voor dat er geen reflectie richting uw woning optreedt. De plaatsing van de geluidsschermen onder een hoek heeft tot doel om ongewenste reflecties richting de overzijde te voorkomen. Hier is onderzoek naar gedaan door TNO, dit en zoals eerdergenoemd beschreven in de Richtlijnen geluidsschermen langs autowegen (DWW-2003-086). In het contract voor de aannemer wordt een hellingshoek van 20 graden als eis opgenomen als gekozen wordt voor een transparant scherm. Op basis van het onderzoek wordt er geen negatief effect aan de overzijde (bij uw woning) verwacht.
14. Voor noodsituaties zijn om de maximaal 400 meter vluchtdeuren in het geluidsscherm aanwezig om de plek van een calamiteiten te ontvluchten. Deze vluchtdeuren veroorzaken geen geluidlek.
15. Op de enquête heeft vanuit het cluster van indiener, cluster 2, 78% gereageerd. De voorkeur hoeft niet unaniem te zijn, maar wel met een grote meerderheid voor voldoende draagvlak. De helft

(50%) is geen grote meerderheid en is voor het college onvoldoende (dit betreft gemeentebestuur, genaamd Deurne Koerst Op Eigen Kracht) draagvlak om af te wijken van een wettelijke verplichting. Ook een respons van 100% had daarin geen verschil gebracht.

16. Het systeem van de wet geeft aan dat voor ieder object dat te veel geluidbelasting op de gevel heeft (en een geluidgevoelige bestemming heeft, zoals een woning), als eerste moet worden gekeken naar doelmatige maatregelen. Dit zijn bronmaatregelen (zoals geluidsarm asfalt) en overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld schermen of wallen). Pas als deze maatregelen onvoldoende zijn, kan een hogere waarde worden vastgesteld. Aangetoond moet dan zijn dat normen voor het binnen niveau van de woning niet worden overschreden. Maatregelen aan de gevel worden derhalve pas genomen (en kunnen pas genomen worden) als maatregelen aan de bron én overdrachtsmaatregelen niet voldoen. Een belangrijke reden voor deze voorgeschreven maatregelvolgorde is dat geluidsarm asfalt of een scherm ook de geluidbelasting in de tuin terugbrengt. Gevelisolatie doet dit niet.

Reactie op verzoek verdere toelichting

17. Voor de afweging van geluidmaatregelen op doelmatigheid is in de wet een methodiek opgenomen. Deze methodiek is gebaseerd op reductie- en maatregelpunten. Deze punten zijn niet om te rekenen naar een hoeveelheid geld (met andere woorden, deze worden niet uitgedrukt in euro's).
- A. De methodiek is zo opgebouwd dat er eerst gekeken wordt naar bronmaatregelen, vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (schermen of wallen) en dat als laatste maatregelen aan de gevel van woningen wordt toegepast. Maatregelen aan woningen zijn ook losgekoppeld van het afwegingscriterium uit de wet en zijn individuele oplossingen. Mocht met bron- of overdrachtsmaatregelen (collectieve maatregelen) de geluidbelasting onvoldoende teruggebracht kunnen worden dan worden maatregelen aan de gevel onderzocht om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau (in de woning).
 - B. , C en D Voor uw woning wordt een hogere waarde aangevraagd. Dit houdt in dat met de voorgestelde maatregelen de geluidbelasting bij uw woning nog onvoldoende wordt teruggebracht. Onderzoek naar de gevelwering van uw woning is daarom nog noodzakelijk. In dit onderzoek (dat na vaststelling van de hogere waarde wordt uitgevoerd) wordt gekeken naar de geluidwering van uw gevel. Mochten maatregelen onvoldoende zijn om te voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau (wettelijke grenswaarde) worden er maatregelen aan de gevel voorgesteld. Dit staat los van een subsidieregeling en dergelijke.
 - E. Het aan brengen van de bron- (stiller asfalt) en overdrachtsmaatregelen (geluidscherm) zijn noodzakelijk om de toename in geluidbelasting als gevolg van de autonome ontwikkeling van verkeer op te lossen. Zie ook punt 4.
 - F. Deze vraag is in deze fase nog niet goed te beantwoorden. De uitvoerende partij zal de materialen van de schermen inkopen. De exacte kosten van de schermen zijn daarmee nu nog niet bekend.
 - G. De aannemer bepaalt uiteindelijk wat de kosten van de geluidschermen zullen zijn, hoe hij deze kosten bepaalt, is voor ons niet duidelijk en ook de verantwoordelijkheid van de aannemer.
 - H. Als de kosten van de geluidschermen zoals deze door de aannemer worden aangeboden in de aanbestedingsfase in werkelijkheid hoger uitvallen is dat de verantwoordelijkheid van de aannemer en heeft dit geen gevolgen voor de saneringspunten. Wanneer de kosten hoger zijn omdat de provincie of gemeente een aanpassing wenst die niet binnen het contract past, betreft dit meerwerk en is dit voor rekening van de provincie of gemeente.
 - I. Het wettelijke maatregelcriterium kent twee soorten maatregelen, namelijk bronmaatregelen

len (wegdektype, zoals geluidsarm asfalt) en overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of wallen). Andere soorten maatregelen kunnen niet worden afgewogen met dit criterium. Daarnaast bestaan er ook geen andere maatregelen waarvan de effectieve werking al wet-
telijk is aangetoond en bewezen in projecten, zodat we andere types maatregelen niet mo-
gen toepassen.

- J. Op dit moment wordt de werking van de Whisstone onderzocht en zijn er gesprekken om deze maatregel op te nemen in het reken- en meetvoorschrift geluid. Tijdplanning die hier-
bij hoort is onbekend. Meenemen in de berekeningen als maatregel is dus nu nog niet mo-
gelijk omdat de daadwerkelijke werking nog onbekend is en er nog geen rekenregels voor
zijn vastgelegd.
- K. Zie onder I en J, er zijn nu nog geen alternatieven mogelijk om te onderzoeken.
- L. Zie ons antwoord onder I en J.
- M. Na oplevering door de aannemer wordt de provincie eigenaar van de geluidschermen.
- N. De provincie wordt eigenaar van het geluidsscherm. Daarmee valt ook het onderhoud onder
de verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie draagt zorgt voor een periodiek
onderhoud. In het geval van transparante delen is de frequentie van onderhoud een aan-
dachtspunt.
- O. Nee, het nieuwe geluidsscherm zal aansluiten op het bestaande geluidsscherm.
- P. Het geluidsscherm loopt precies gelijk met de positie van het bestaande geluidsscherm en
wordt in het verlengde doorgetrokken. De hoogte wordt 2,00m. In onderstaande uitsnede
van het ontwerp is de locatie aangegeven (zwarte strepen met halve bolletjes):



18.

- A. Voor de woningen waar de streefwaarde of eerder vastgestelde hogere waarde met
de voorgestelde maatregelen niet wordt bereikt wordt inderdaad een hogere waar-
de aangevraagd. Onderdeel van de aanvraag van een hogere waarde is een onder-
zoek naar het geluid-niveau binnen in de woning. Mocht niet worden voldaan aan de
grenswaarde voor het binnen niveau dan worden maatregelen aan de gevel getrof-
fen. Voor de woning van de indiener heeft inmiddels een hogere waarde besluit ter
inzage gelegen.
- B. Onderzoek naar de gevelwering van de woning vindt plaats na aanvraag van de hoge-
re waarden. Dit onderzoek houdt in dat de gevel van uw woning wordt geïnventari-
seerd (hoeveelheid glas, type glas, type deur, kozijnen, type ventilatie e.d.). Op basis
hiervan kan de huidige gevelwering van uw woning worden bepaald. Mocht de hui-

dige gevelwering onvoldoende zijn dan worden maatregelen aan de gevel voorgesteld. Dit kunnen geluidarme ventilatieroosters zijn (suskasten), ander type glas, toepassing van kierdichting e.d. Natuurlijk worden alle voorgestelde maatregelen met u afgestemd.

- C. Op basis van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai, Bijlage A, onderdeel 2, wordt het saneringsbudget bepaald.
- D. Deze worden in overleg met de bewoners bepaald.
- E. De geluidberekeningen tonen niet aan dat er een sprake is van een toename van de geluidbelasting door het plaatsen van het geluidscherm.

19.

- A. Geadviseerd wordt het geluidscherm aan de ventweg zijde ook geluidsabsorberend uit te voeren. Hierdoor is er geen sprake van een toename van de geluidbelasting vanwege de ventweg.
- B. Deze vraag is reeds beantwoord onder punt 13.
- C. De te vernieuwen N270 en nieuw aan te leggen parallelwegen worden uitgevoerd in asfalt. De bestaande parallelwegen binnen Walsberg zelf blijven ongewijzigd. De huidige inrichting van de openbare ruimte ter hoogte van uw woning blijft ongewijzigd.
- D. Voor deze fase van het ontwerp zijn zaken als verlichting en inpassing nog niet uitgewerkt. Dit gebeurt in de volgende fase waarin de aannemer een Uitvoering Ontwerp (UO) maakt. De aannemer stemt dit UO af met de omgeving.
- E. De werkzaamheden zullen zoveel mogelijk overdag plaatsvinden.
- F. Mogelijke kosten vanuit planschade zijn door de provincie meegenomen in de ramingen en de budgetten.

Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Zienswijze 3 (Herenberg 12)

Zienswijze

1. *In het rekenmodel heeft de bouwwijze (geheel verticaal, gedeeltelijk of geheel onder een hoek, hoek naar de weg of van de weg af gericht e.d.) en tevens de uitvoering (geluidsabsorberend of een harde uitvoering zowel geheel als gedeeltelijk en de maten van absorptie) kennelijk geen invloed. Dit verbaast indiener.*
2. *Indiener geeft aan dat is toegezegd dat e.e.a. wel alvorens de opdracht verstrekt wordt, bekend gemaakt zal gaan worden. Indiener denkt dat in die fase de mogelijkheden voor aanpassingen uiterst gering zo niet uitgesloten zijn. Daarom verzoekt indiener het vaststellen van de bouwwijze en uitvoering, van het geluidscherm, in het bestemmingsplan vast te leggen daar deze van grote invloed zijn voor de geluidsoverlast voor de bewoners, aan en in de nabijheid van de N270.*
3. *In het Limburgs deel van de N270 was eerst een stoplicht bij de kruising bij IJsselstein. Dat is vervangen door een rotonde. Waardoor de doorstroming en de veiligheid verbeterd werd. Nu is bij de herinrichting van dezelfde weg op het Noord Brabants deel gekozen voor tweekruisingen met stoplichten. Deze zullen net als de stoplichtkruising bij ESSO tankstation (randweg) file veroorzakend gaan werken. Stilstaand verkeer op een doorgaande 80 KM weg is een gevaar en werkt kop- staartbotsingen in de hand.*
4. *In de huidige situatie is er in plaats van parallelwegen een fietspad. Dat wordt in dit ontwerp opgeheven en vervangen door een 60 Km weg. Hiervan maken vele verschillende verkeersdeelnemers*

gebruik: fietsers, landbouwverkeer, vrachtverkeer, auto's, brommers e.d. Met allemaal verschillende snelheden. Hierdoor worden gevaarlijke situaties gecreëerd.

Reactie gemeente

1. In het onderzoek zijn de verschillende bouwwijzen en uitvoeringen meegenomen. Daar waar schermen nodig zijn, bestaan twee mogelijkheden:
 - deels transparante schermen die onder een hellingshoek moeten worden geplaatst om reflectie te voorkomen of
 - geluidsabsorberende schermen die verticaal worden geplaatst. In overleg met de omwonenden wordt bepaald welk type scherm uiteindelijk gerealiseerd wordt.Beide type schermen hebben dezelfde geluidwerende werking. In overleg met omwonenden wordt bepaald welk type scherm uiteindelijk gerealiseerd wordt.
2. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. De locatie waar het geluidscherm gebouwd moet worden is in het bestemmingsplan vastgelegd, met de daarbij behorende bouwregels (o.a. bouwhoogte). Over het uiterlijk van bouwwerken, heeft de rechter echter overwogen, dat dergelijke zaken aan de orde komen in de fase na het bestemmingsplan: in een procedure over de verlening van een omgevingsvergunning voor de bouw ervan. Architectonische eisen/ het uiterlijk mogen daarom niet in een bestemmingsplan worden geregeld/ vastgelegd. Er is voor gekozen om de aannemer van het project ruimte te geven in de uitvoering van de schermen en in overleg met omwonenden een keuze te maken. Dit om de inschrijver op de aanbesteding uit te dagen (dat is het doel van een Best Value Contract, zoals we dat op de markt gaan zetten) om binnen de gestelde kaders de beste kwaliteit te leveren. Naast de eisen in het bestemmingsplan en het akoestisch onderzoek, moet het scherm voldoen aan de eisen die de provincie (als opdrachtgever) meegeeft in het contract. Wij zijn ervan overtuigd dat dit ervoor zorgt dat er maatwerk geleverd wordt en waarbij zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met de wensen van omwonenden. De keuze voor het type scherm wordt niet voor de gunning van de opdracht aan de aannemer gemaakt omdat de afstemming met de omgeving juist onderdeel van zijn opdracht is. Door de geluidschermen in de regels van het bestemmingsplan en in een voorwaardelijke verplichting op te nemen is verzekerd dat na realisatie van het project altijd voldaan wordt aan de wettelijke normen en regels rondom geluid.
3. In onderstaande tabel zijn de argumenten op een rij gezet die een rol spelen bij de afweging van een kruising met een (intelligente) verkeersregelinstallatie (VRI) of een rotonde.

Criterium	Rotonde	Vri-geregeld kruispunt
Afremmen gemiddelde snelheid	Snelheid wordt afgedwongen lager hierdoor is de impact bij ongeval kleiner.	Verkeer wordt in rustiger periodes met weinig aanbod van zijwegen niet afgeremd.
Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer	Fietsers hebben geen voorrang bubeko. Het langzaam verkeer kan echter wel in twee fasen oversteken. Door de vormgeving heeft het autoverkeer een lagere snelheid. Bij drukte zal fietser even moeten wachten voordat er een gat ontstaat om over te steken. De stroom van fietsers is echter beperkt.	Door middel van de verkeerslichten is het mogelijk voor fietsers groen licht aan te vragen. Het langzaam verkeer kan in twee fasen oversteken. Het risico bestaat op roodlichtnegatie door fietsers of auto's.
Verkeersveiligheid algemeen	Door een rotonde wordt een overzichtelijke kruising gecreëerd.	In principe conflictvrij oversteken, maar wel kans op roodlichtnegatie met name in de nacht.
Verkeersafwikkeling obv kruispuntanalyse	Enkelstrooks rotonde voldoet, verkeersafwikkeling loopt in 2030 wel richting verzadigingsgraad.	Met een dynamische regeling is verkeersafwikkeling goed te regelen.
Verwachting weggebruiker	Op het Limburgse deel van de N270 zijn rotondes aanwezig.	Tussen Helmond en Deurne zijn de kruispunten uitgevoerd met verkeerslichten. Door de hoge intensiteiten, ook op de zijwegen is dit op dat traject ook wenselijk.
Oversteekbaarheid obv kruispuntanalyse	Intensiteit hoofdrichting biedt voldoende hiaten voor oversteken en oprijden. Dit voldoet aan de norm van provincie Noord-Brabant.	Gecreëerde hiaten aanwezig in verkeersstroom voor oversteken. Door middel van detectie groenlicht oproepen.
Ruimtelijke inpassing	Er is uitgegaan van een enkelstrooksrotonde. Het ruimtebeslag is groot.	Het aantal opstelstroken voor het kruispunt bepaalt het ruimtebeslag van het kruispunt. Hier is uitgegaan van max 3 opstelstroken. Het ruimtebeslag is ook groot, omdat parallelwegen met een bocht moeten worden aangesloten.
Kosten aanleg	Ca. 1,1 miljoen	Ca. 1,3 miljoen
Rekening houden met ontwerp	De boogstralen moeten voldoende ruim zijn voor vracht- en landbouwverkeer.	De boogstralen moeten voldoende ruim zijn voor vracht- en landbouwverkeer.
Conclusie	Is de meest verkeersveilige oplossing. Doorgaand verkeer wordt afgeremd en ondervindt vertraging. Voor fietsverkeer is de oversteekbaarheid matig in de spitsen.	In rustige periode een betere doorstroming voor doorgaand verkeer (behoud van snelheid). In drukke periode treedt extra verliestijd op bij kruisingen. Is minder verkeersveilig dan rotonde.

In de afweging is gekozen voor een Verkeersregel Installatie (VRI)-kruising, omdat het verkeer hierdoor beter kan doorstromen, het verkeer beter geregeld kan worden en minder vaak hoeft af te remmen, waardoor de nadelige effecten op de omgeving van bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit (afremmen/optrekken) geringer zijn. Deze afweging is opgenomen in de extra bijlage bij de toelichting en bij deze Nota van Zienswijze over de alternatiefafweging. De afweging is gedaan in de planstudie die in 2014 is uitgevoerd en als bijlage bij de alternatiefafweging is opgenomen.

- Met de herinrichting van de parallelweg wordt het verkeer met grote snelheidsverschillen, zoals afslaand verkeer, landbouwverkeer en ander autoverkeer, uit elkaar gehaald. Fietsverkeer en lokaal gemotoriseerd verkeer zullen met elkaar gebruik maken van de parallelweg. Een erftoegangsweg (de parallelwegen zijn erftoegangswegen) heeft een functie van uitwisseling van verkeer bij een gematigde snelheid. Op erftoegangswegen kan de weggebruiker alle soorten verkeersdeelnemers verwachten. Uit verschillende uitgevoerde verkeerstellingen (zie paragraaf 2.2.3 toelichting bestemmingsplan) is gebleken dat er ca. 11 tot 39 fietsers per spitsperiode van 4 uur per richting fietsen, waardoor de kans in de nieuwe situatie dat vrachtverkeer en fietsers elkaar tegenkomen in het algemeen klein is. Omdat er twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij na de inspraakfase in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Desondanks bleef er bij veel omwonenden twijfel over de veiligheid op de parallelwegen van 4,5 meter. Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is weliswaar gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was, maar naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestem-

mingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleken vanwege de daar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en 69
- ter hoogte van Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is. Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen rode suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.

2.4 Zienswijze 4 (De N.V. Rotterdam – Rijn Pijpleiding Maatschappij (RRP))

Samenvatting zienswijze

*In de tabel in hoofdstuk 4.10 van de toelichting zijn de juiste PR afstanden per leiding van RRP opgenomen. Echter in de tekst wordt er beschreven dat de "PR-contouren binnen de leiding valt". Dit laatste zou men kunnen interpreteren dat de afstand **0 meter** zou zijn. Gezien de juiste afstanden al in de tabel zijn opgenomen wil ik u verzoeken de genoemde zin weg te laten.*

Tevens is de tekst m.b.t. de belemmeringenstrook niet geheel consistent. Na de tabel beschrijft de tekst dat de belemmeringenstrook 5 meter is voor "alle leidingen met een werkdruk tot en met 43 bar". Aangezien de afstand ook geldig is voor de RRpleiding met een werkdruk van 62 bar, zoals u in uw tabel toont, wil indiener verzoeken de tekst in zijn geheel op elkaar af te stemmen.

Reactie gemeente

De genoemde wijzigingen zijn aangepast in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.

Conclusie

De ingediende zienswijzen heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk tekstueel in paragraaf 4.10 van de toelichting.

2.5 Zienswijze 5 (Zandschelweg 1)

Zienswijze/ vragen

Aangezien indieners pas sinds afgelopen zomer op de Zandschelweg 1 zijn komen wonen hebben indieners de opstartfase van het proces aangaande de mogelijke reconstructie van de N270 -vanaf Walsberg tot Limburgse grens- niet meegemaakt, en hebben daarom enkele vragen welke indieners graag beantwoord zien.

1. *Indiener vraagt, om te beoordelen of het plan effectief is, meer informatie (inclusief bron) over:*
 - 1) *het aantal ongevallen,*
 - 2) *het type ongeval (achterop-rijding, frontaal, anders namelijk),*
 - 3) *de betrokken partijen (voetganger, (brom)fietser, auto, motor, landbouw, vrachtverkeer.*
 - 4) *de plaats van de ongevallen (fietspad, kruisingsvlak, recht doorgaand baanvak, ...),*
 - 5) *aanleiding van het ongeval (bellen, inhalen, uitwijken, anders namelijk).*
2. *Naar indieners aannemen beschikt u wel over deze gegevens aangezien deze voor u de urgentie bepaald zullen hebben om een onderzoek in te stellen naar een reconstructie van de N270. Graag vernemen wij op basis van welke informatie u de urgentie bepaald heeft.*
3. *Tevens is het indieners niet bekend welke alternatieven er overwogen zijn alvorens te kiezen voor het "in passen" (!) van een parallelweg waar eigenlijk -naar indieners huidige beeldvorming- geen ruimte voor is. Graag vernemen indieners welke alternatieven u overwogen heeft, en waarom deze niet de voorkeur genieten.*
4. *Tijdens de inloopavonden -welke wij althans bezocht hebben- worden termen als "leefbaarheid" en "duurzaam veilig" gebruikt. Echter in de planschetsen is te zien dat de bushalte waar wij wel eens gebruik van maken komt te vervallen wat de "leefbaarheid" niet ten goede komt aangezien bereikbaarheid en mobiliteit daarmee aanzienlijk beperkt wordt. Graag zou indiener een reactie hierop vernemen.*
5. *De oversteek bij "Warande" komt ook te vervallen wat de flexibiliteit om de N270 over te kunnen steken er niet beter op maakt, ook daar wordt aan leefbaarheid ingeboet. Graag een reactie.*
6. *In de planschetsen worden delen van vrij liggende fietspaden opgeofferd om vervangen te worden door een gecombineerde functie van fietspad en parallelrijbaan. Hierbij boeten de fietsers in wat betreft veiligheid (!) en indieners daarmee aan "leefbaarheid" als ouders van schoolgaande jeugd welke gebruik moet maken van deze gevaarlijkere situatie. Tijdens de inloopavond op 03 april jl. werd te kennen gegeven dat het repareren van deze -direct hier bovengenoemde- zeer ongewenste situatie door bijvoorbeeld een verhoogd fietspad met een andere kleur asfalt niet bespreekbaar zou zijn. Door een dergelijke reactie lijkt veiligheid en leefbaarheid onderschikt geworden te zijn aan een schets en bestemmingsplan.*

Overleg

Met indiener is gesproken ter beantwoording van de vragen. Omdat de brief met vragen is ingediend tijdens de zienswijzeperiode is deze (ook) formeel aangemerkt als zienswijze. Hieronder de reactie.

Reactie

1. En 2. Alle beschikbare informatie over de ongevallen die hebben plaatsgevonden in de laatste jaren op het tracé dat onderdeel is van dit bestemmingsplan is opgenomen in paragraaf 2.2.3 van de toelichting. De informatie is afkomstig van de provincie en de hulpdiensten.
3. Wij verwijzen naar het gestelde onder punt 1.
4. In paragraaf 1.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is beschreven welke alternatieven in het verleden zijn onderzocht en hoe de afweging van het voorkeursalternatief heeft plaatsgevonden. Om het totale proces van alternatievenafweging nog duidelijker te presenteren hebben wij voor het vast te stellen bestemmingsplan ervoor gekozen om de beschrijving uit het ontwerpbestemmingsplan verder uit te breiden en als los document/ bijlage aan de toelichting te voegen. Als bijlage bij dit document hebben wij eveneens de planstudie uit 2014 toegevoegd.
5. In de huidige situatie is ter hoogte van Langstraat 69 en 73 een bushalte aanwezig. Er vindt herverdeling plaats van de bushaltes omdat in het gebruik mensen vaak van de ene bushalte naar de

andere moeten kunnen lopen en oversteken niet meer overal gewenst/ veilig is in de nieuwe situatie. Bushaltes komen er ter plaatse van de nieuwe kruispunten nabij Oude Graaf-Riet en Nachtegaalweg. In principe is een gelijkvloerse oversteek, zoals die er nu is, vanuit veiligheid ongewenst. Uit onderzoek blijkt ook dat de hoeveelheid overstekend langzaam verkeer dusdanig laag is en mensen een alternatief hebben zodat de oversteek kan vervallen.

6. Met de herinrichting van de parallelweg wordt het verkeer met grote snelheidsverschillen, zoals afslaand verkeer, landbouwverkeer en ander autoverkeer, uit elkaar gehaald. Fietsverkeer en lokaal gemotoriseerd verkeer zullen met elkaar gebruik maken van de parallelweg. Een erftoegangsweg (de parallelwegen zijn erftoegangswegen) heeft een functie van uitwisseling van verkeer bij een gematigde snelheid. Op erftoegangswegen kan de weggebruiker alle soorten verkeersdeelnemers verwachten. Uit verschillende uitgevoerde verkeerstellingen (zie paragraaf 2.2.3 toelichting bestemmingsplan) is gebleken dat er ca. 11 tot 39 fietsers per spitsperiode van 4 uur per richting fietsen, waardoor de kans in de nieuwe situatie dat vrachtverkeer en fietsers elkaar tegenkomen in het algemeen klein is. Omdat er twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij na de inspraakfase in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Desondanks bleef er bij veel omwonenden twijfel over de veiligheid op de parallelwegen van 4,5 meter. Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is weliswaar gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was, maar naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestemmingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleken vanwege de daar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en 69
- ter hoogte van Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is. Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen rode suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.

2.6 Zienswijze 6 (Langstraat 91 en 89)

Zienswijze

1. Zoals nu blijkt komt er een optische drempel bij de kruising Kraaienhut/ Langstraat. Dit was een van

indieners aandachtspunten vanuit de vorige zienswijze. Indiener stelt dat ervan uit gegaan wordt dat hieraan wordt voldaan tijdens de uitvoering.

- 2. Bij het binnenrijden van de Kraaienhut staan rechts een aantal bomen. Indieners hadden gevraagd of deze kunnen blijven staan. Het is echter niet duidelijk te zien op de nieuwe tekening of deze bomen blijven. Om het zicht op de nieuwe stoplichten weg te nemen en daarmee ook een flink deel aan geluidsoverlast, zou het een geruststelling zijn dat er naast de bomen die er al staan ook nog een andere groenvoorziening zou komen. Een flinke verhoging met zand en begroeiing zou een mogelijkheid kunnen zijn. Daarnaast is er bij ons ook nog de zorg dat de verlichting rondom de stoplichten zo fel zal zijn dat het 's avonds binnen nog steeds licht zal zijn.*
- 3. Op de huidige tekening is helaas de inrit van nummer 91 in de Kraaienhut niet ingetekend. Indieners maken zich dan ook zorgen dat dit dadelijk niet meer mogelijk zal zijn. Omdat indieners bedrijfsmatig met een aanhanger achteruit het erf op moeten, verwachten we dat de inrit zal blijven en ook ruim genoeg zal zijn.*
- 4. Tegen de voorkant van onze percelen komt de nieuwe parallelbaan. Op dit moment ligt er voor de haag van indiener nog een flinke groenstrook zodat de weg toch nog een stuk van ons af ligt. Gezien het zware verkeer wat straks over de parallelweg komt hoopt indiener toch echt dat deze groenstrook blijft, om een afstand tussen de woningen en het verkeer te behouden. Naast de parallelbaan zou een rij grastegels komen te liggen. Deze tegels brengen natuurlijk ook het nodige geluid mee, het zou beter zijn om een rode fietsstrook erlangs te leggen. Zo is in ieder geval ook voor de fietsers duidelijk waar zij kunnen rijden en wordt het geluid beperkt. Indiener verzoekt bij de percelen nog een decibelmetering uit te voeren. Indiener denkt dat door het toevoegen van de parallelbaan de decibelnorm fors wordt overschreden.*
- 5. Tot slot maakt indiener zich ernstige zorgen om de luchtkwaliteit c.q. fijnstofgehalte. Helaas komt dit onderwerp niet ter sprake tijdens een van de informatiebijeenkomsten. Graag zou indiener de uitkomst weten van de metingen die hiervoor gedaan zijn.*

Reactie gemeente

1. In de Themagewijze toelichting die als bijlage bij het Ontwerp bestemmingsplan was gevoegd hebben wij inderdaad aangegeven dat het plateau bij de Kraaienhut visueel wordt uitgevoerd. Dit blijft ook het geval.
2. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt een bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen zijn toegestaan, zoals groenvoorzieningen en verkeerslichten. Voor de fase van het bestemmingsplan (deze fase) is voor het bepalen van het ruimtebeslag en de inrichting van de weg een zogenaamd Voorlopig Ontwerp (VO) gemaakt. Deze is als bijlage bij de toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan gevoegd. Na de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het project door de provincie aanbesteed aan een aannemer. Deze aannemer krijgt als eis mee dat het project moet passen binnen het bestemmingsplan. Daarnaast worden een aantal extra eisen aan de aannemer meegegeven. De aannemer maakt een meer gedetailleerd ontwerp, genaamd het Uitvoering Ontwerp (UO). De aannemer doet dit deels samen met de omgeving (o.a. het uiterlijk van de geluidschermen). In het ontwerp dat is gevoegd bij het bestemmingsplan (Bijlage 1) is aangegeven dat de twee bomen aan de rechterzijde van de Kraaienhut kunnen blijven behouden. De aannemer kijkt straks bij het opstellen van het UO of dit nog steeds past en stemt dit af met u als omwonende. Voor de bestemmingsplanfase is dit te gedetailleerd om vast te leggen in het bestemmingsplan. Voor wat betreft geluid: groen heeft geen geluidbeperkende werking omdat het te weinig massa heeft. Het heeft meer een psychologisch effect/beleving. Wel kan groen verstrooiing van geluid te weeg brengen, daarmee lijkt het geluid minder. Het verlichtings-

plan wordt door de aannemer uitgewerkt in het definitieve ontwerp richting realisatie. Dit zal gebeuren in overleg met de omgeving. Voor het bestemmingsplan is een verlichtingsplan eveneens te gedetailleerd.

3. Het bestemmingsplan regelt niet waar de inritten komen te liggen, uitsluitend dat inritten ter plaatse zijn toegestaan. Op het bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan als bijlage gevoegde VO stond inderdaad uw inrit niet met een pijl aangegeven zoals bij de andere inritten het geval is. Wij zullen dit herstellen in het VO dat meegaat bij het vast te stellen bestemmingsplan. Uitgangspunt voor de uitvoeringsfase is dat elk perceel bereikbaar is.
4. De bestemmingsplangrens ligt ter hoogte van Langstraat 89 en 91 op de kadastrale grens, zodat de tuinen van indieners niet worden aangetast. De openbare groenstrook die in de huidige situatie tussen het fietspad en de weg ligt, wordt wat verplaatst omdat de parallelweg niet exact op de locatie van het fietspad komt te liggen (dit vanwege de kruising Kraaienhut). Er blijft dus wel een berm aanwezig tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan.



Ter hoogte van Langstraat 89/91 is de parallelweg 5,5 meter breed. Hier komen geen grasbetontegels langs. Dit stond in de dwarsprofielen die bij het tweede ontwerpbestemmingsplan waren opgenomen niet goed ingetekend. Bij het vast te stellen bestemmingsplan wordt dit aangepast. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek is niet gebleken dat ter plaatse van indieners sprake is van een te hoge geluidbelasting vanwege de herinrichting van de N270. Omdat het geluid van de parallelwegen overstemd wordt door het geluid van de hoofdrijbaan zal door toevoeging van parallelstructuur de geluidbelasting niet toenemen. Langstraat 91 en 89 zijn wel aangemerkt als saneringswoningen. Geluidsarm asfalt op de hoofdrijbaan is op basis van het onderzoek sanering aangewezen als maatregel.

5. Als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is het luchtkwaliteit-onderzoek gevoegd dat is uitgevoerd voor dit project. In de toelichting wordt beschreven dat de conclusie uit het onderzoek is dat de luchtkwaliteit met toepassing van dit project ruimschoots onder de grenswaarden blijft. Op de informatieavond hebben wij de aandacht met name gelegd op de thema's die gevoelig liggen in de omgeving zoals de geluidschermen. Omdat het project ruim binnen de grenswaarden valt, is dit op de avond niet als thema benoemd, maar waren de stukken wel terug te vinden in de ter inzage gelegde stukken.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In Bijlage 1 van de toelichting is ter hoogte van de inrit van Langstraat 91 een "inritpijl" toegevoegd;

- Op de verbeelding met de dwarsprofielen bij de regels en de dwarsprofielen in Bijlage 1 bij de toelichting zijn de grasbetontegels bij de parallelwegen die 5,5 meter breed zijn weggehaald.

2.7 Zienswijze 7 (Langstraat 142)

Zienswijze

Indiener is eigenaar van perceel Langstraat 138/142 met (tuinkassen). Omdat de toelevering van materialen met grote vrachtauto's gepaard gaat, is het voor of achteruit inrijden van het terrein bijna onmogelijk en gevaarlijk (denk aan geparkeerde auto's). Als oplossing voor dit probleem wil indiener voorstellen om een extra inrit te maken in het verlengde van de afrit (kruispunt Oude Graaf) zodat de bezoekers (leveranciers, klanten enz.) recht door het terrein op kunnen rijden. Dit heeft als groot voordeel dat er geen vrachtwagens de parallelweg blokkeren en beschadigen.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt een bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen. Het realiseren van een inrit betreft de uitvoering. Zoals reeds is aangegeven in onze reactie op de door indiener ingediende inspraakreactie, is het onder een aantal voorwaarden mogelijk om hier vergunning rij een inrit aan te leggen. Indiener kan om te bezien of wordt voldaan aan de voorwaarden contact opnemen met de gemeente.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.8 Zienswijze 8 (Goorsebergweg 9z, betreft bospercelen C3416 en C3417)

Zienswijze

Als eigenaren van de percelen C 3416 en C 3417 aan de Langstraat in Deurne maakt indiener bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat Deurne. Indiener heeft nu een eigen in-/uitrit naar de provinciale weg en willen deze behouden. De reactie op eerdere inspraak van indiener dat hier niet aan voldaan kan worden en dat ontsluiting mogelijk zal blijven via de beschikbaarstelling van een sleutel van een reeds aanwezige slagboom aan de achterzijde van deze percelen, acht indiener volstrekt onvoldoende en is voor indiener geen acceptabele oplossing. Indiener gaat van een ontsluiting aan de hoofdweg (Langstraat) naar een ontsluiting via een slecht onderhouden en door een slagboom afgesloten brandgang aan de achterzijde. Indiener wijst er bovendien op dat bij besluit van Gedeputeerde Staten van 3 september 1975, verzonden 18 september 1975, G nr. 123.191 ontheffing is verleend voor het behouden van een uitrit naar deze provinciale weg. Een kopie van dit besluit is bijgevoegd.

Reactie gemeente

De percelen C 3416 en C 3417 zijn bestemd als 'Bos' en ook als zodanig in gebruik. Ontsluiting blijft mogelijk. De achterzijde van de bospercelen is bereikbaar met een sleutel die indieners krijgen om de slagboom te openen. De onverharde weg is goed bruikbaar en geschikt om de bossen te bereiken en een veel veiliger alternatief dan een uitrit op het fietspad.



Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.9 Zienswijze 9 (Langstraat 144)

Zienswijze

1. *Nogmaals wil indiener het belang van een inrijverbod voor vrachtauto's uitgezonderd bestemmingsverkeer benadrukken voor het Riet, Oude Graaf en Trienbergweg en dit inrijverbod direct toe te passen in het plan en niet later als het toch nodig mocht zijn (zoals de Gemeente Deurne aangeeft). Als het direct wordt toegepast dan is het verkeer er direct aan gewend. Met dit inrijverbod, uitgezonderd bestemmingsverkeer, zijn alle aan deze wegen gelegen bedrijven en bedrijven aan de Langstraat gewoon te bereiken. Zij zijn bestemmingsverkeer en mogen dus inrijden. Al het andere vrachtverkeer dat vanuit het achterliggende gebied naar de Langstraat wil moet dit doen via de kruising Nachtegaalweg. Deze weg is daar veel beter op ingericht en vormt onderdeel van de landbouwrouten. Mest-, voer-, melk- en veewagens, bestemd voor de agrarische bedrijven, zijn in onze ogen ook landbouwverkeer. Verder wil indiener nogmaals benadrukken dat dit de veiligheid van alle gebruikers op de parallelweg ten goede komt, niet alleen de fietsers. Dat er volgens tellingen weinig fietsers overheen komen is geen goede reden om dit inrijverbod niet in te stellen. Elke fietser die in aanraking komt met een vrachtauto/landbouwvoertuig is er een te veel. Bij de parallelweg vanaf Trienbergweg tot bebouwde kom Deurne staan veel huizen en deze vrachtwagens zullen voor overlast zorgen (geluid, fijnstof, trillingen). Verder zal de parallelweg veel eerder en meer slijtage vertonen als er veel vrachtwagens en landbouwverkeer overheen komen. Op diverse plaatsen in Brabant en ook binnen de Gemeente Deurne wordt deze constructie toegepast, terwijl aan deze wegen ook bedrijven liggen waar vrachtauto's moeten komen.*
2. *Momenteel willen gemeente en provincie van de parallelweg een weg voor gebiedsontsluiting maken. Indiener heeft vanaf het begin dat het project is gestart begrepen dat de parallelweg bedoeld was als toegangsweg voor de erfaansluitingen. Met de invulling als gebiedsontsluiting kan indiener niet instemmen.*
3. *Verder vindt indiener het belangrijk dat bij het punt Kraaienhut toch een rechtsafer komt aan beide zijden. Met het argument dat de hoeveelheid verkeer niet zodanig groot is kan indiener niet instemmen. Elke naar rechts afdraaiende weg/inrit veroorzaakt een risico. Daarom is in beginsel de parallelstructuur aangebracht om dit te verminderen. Door nu bij Kraaienhut, waar toch verkeer van achterliggende woningen en bedrijven naar toe moet, geen rechtsafer aan te leggen blijft het risico bestaan op kop-staart botsingen. En het is belangrijk dat de gehele N270 op dezelfde manier wordt ingericht.*

4. *De Trienbergweg ontsluiten via kruising Nachtegaalweg. Aan de Trienbergweg zijn veehouderijen gelegen, met intensief vrachtverkeer. Dit verkeer moet gebruik maken van de landbouwroute. Bij ontsluiting via kruising Oude Graaf/ Riet gaat dit veel overlast geven voor de huizen die hier staan en is dit gevaarlijk voor de fietsers. Op dit traject staan meer huizen waarvan de bewoners de parallelweg als fietspad gebruiken. Naar de Nachtegaalweg toe staan vanaf de Trienbergweg geen huizen.*
5. *In de toelichting wordt gesproken over een plateau zonder hoogteverschil maar met markering op het wegdek bij Kraaienhut, Oude Graaf en Zandschelweg. Graag ziet indiener dit ook bij het Riet. Reden hiervoor is dat hier ook geen grote snelheid gemaakt kan worden door het verkeer op de parallelweg en er dus geen plateau nodig is.*
6. *Op de parallelwegen voldoende brede rode fietssuggestiestroken toepassen.*
7. *Geen graskanttegels toepassen bij de parallelwegen, maar opsluiting van beton. Dit om geluids- en trillingenoverlast te verminderen.*
8. *Trillingenonderzoek en geluidsonderzoek deugdelijk uitvoeren volgens geldende normen.*
9. *Uitrit aanleggen perceel Langstraat 142c. Dit perceel heeft geen eigen uitrit, omdat 22 jaar geleden de provincie dit weigerde omdat er geen extra uitritten op de N270 mochten komen. Nu er een parallelweg komt is dit probleem er niet meer en kan dit tijdens de uitvoering gerealiseerd worden.*
10. *Sloten van maximaal 2 meter breed.*

Reactie gemeente

1. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt een bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen. Genoemde verkeersmaatregelen betreffen de uitvoeringsfase. Desondanks hierover het volgende. Zoals aangegeven op uw reactie in de inspraakfase is het alleen toestaan van bestemmingsverkeer op deze wegen niet wenselijk, omdat dit de bedrijfsvoering van bedrijven in het achterland te veel beperkt. Het toestaan van vrachtverkeer op deze wegen zorgt bovendien niet voor meer overlast (geluid, fijnstof etc.) op deze wegen omdat de herinrichting van de N270 geen extra (vracht) verkeer aantrekt. Wij verwachten ook niet dat er meer verkeer voor de Oude Graaf/ Riet en Trienbergweg gaat kiezen dan nu het geval is. Omdat er niet meer verkeer gaat rijden zal de situatie op deze wegen niet onveiliger worden. Om onze verwachting te toetsen zal voor aanvang van de uitvoering van het project voor alle zijwegen wel een nulmeting worden uitgevoerd. Dit om te (kunnen) monitoren of de verkeerdrukke op de zijwegen onverwacht feitelijk toch toeneemt door het project. Mocht overlast ontstaan, dan zullen alsnog maatregelen worden genomen.
2. De N270 is een gebiedsontsluitingsweg en heeft op de verbeelding en in de regels de aanduiding "gebiedsontsluitingsweg" gekregen. Indiener geeft terecht aan dat de parallelwegen geen gebiedsontsluitingswegen zijn, maar erftoegangswegen. Wij zullen de aanduidingen op de verbeelding hierop aanpassen.
3. Wat betreft de mogelijke rechtsafer voor de Kraaienhut slaat er te weinig verkeer af naar de Kraaienhut om een rechtsafer te creëren. Een rechtsafer zou behoorlijk meer ruimtebeslag vergen en dat belang, gezien de hoeveelheid verkeer, vinden wij doorslaggevend. De situatie ter hoogte van de Kraaienhut wordt aanzienlijk veiliger door de parallelstructuur en de verplaatste kruising.
4. 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 in het ontwerp een langer stuk vrij liggend fietspad opgenomen dan wanneer vrachtverkeer naar de Nachtegaalweg zou moeten rijden. Daarnaast beperkt het be-

stemmingsplan 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. Zoals onder punt 1 aangegeven worden voor de herinrichting nulmetingen uitgevoerd op de zijwegen om te toetsen of het op de wegen onverwacht toch drukker wordt dan uit de onderzoeken blijkt.

5. Zoals aangegeven in de themagewijze toelichting over de verwerking van de zienswijzen uit het eerste ontwerpbestemmingsplan, passen we waar we het risico zien dat er door verhoogde plateaus overlast of trillinghinder kan ontstaan plateaus zonder hoogteverschil toe. Dit is ook bij het Riet het geval (de situatie aldaar is vergelijkbaar met de Oude Graaf).
6. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is besloten de parallelwegen overal 5,5 m breed te maken (m.u.v. 3 locaties). Naast deze verbreding zullen op de parallelwegen rode suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers.
7. Er zullen geen grasbetontegels worden gelegd langs de parallelwegen die 5,5 meter breed worden. Eventuele geluidoverlast daarvan is hiermee niet meer aan de orde.
8. In het ontwerpbestemmingsplan was reeds een extra onderbouwing opgenomen waarin beschreven was waarom wij geen trillinghinder verwachten in dit project. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze onderbouwing verder uitgewerkt en is door een trilling-specialist nogmaals naar het project gekeken. Voor het project is geen trillinghinder te verwachten. Het onderzoek is als extra bijlage bij het bestemmingsplan en bij deze Nota van Zienswijzen opgenomen. Een akoestisch onderzoek is uitgevoerd en onderdeel van het bestemmingsplan.
9. 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 of u kunt contact opnemen met de gemeente.
10. De waterhuishouding is ontworpen met behulp van de regels en normen die vandaag de dag hiervoor gelden. In deze regels, die ook rekening houden met steeds heftiger wordende buien, zijn afmetingen voor watergangen opgenomen. Tevens zijn watergangen daar waar mogelijk breder ontworpen in verband met de watercompensatie (extra verhardingsoppervlakte dient gecompenseerd te worden). Onderzoek geeft aan dat we met meer neerslag te maken gaan krijgen en daar is wet- en regelgeving vanuit de waterschappen op gebaseerd. Het toepassen van sloten van een maximale standaardbreedte van 2 meter breed, zoals indiener voorstelt, is hierdoor geen optie.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- Op de verbeelding zijn de parallelwegen aangeduid als “erftoegangsweg” in plaats van “gebieds-ontsluitingsweg”;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek);
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.

2.10 Zienswijze 10 (Langstraat 146)

Zienswijze

1. *Nogmaals wil indiener het belang van een inrijverbod voor vrachtauto's uitgezonderd bestemmingsverkeer benadrukken voor het Riet, Oude Graaf en Trienbergweg en dit inrijverbod direct toe te passen in het plan en niet later als het toch nodig mocht zijn (zoals de Gemeente Deurne aangeeft). Als het direct wordt toegepast dan is het verkeer er direct aan gewend. Met dit inrijverbod, uitgezonderd bestemmingsverkeer, zijn alle aan deze wegen gelegen bedrijven en bedrijven aan de Langstraat gewoon te bereiken. Zij zijn bestemmingsverkeer en mogen dus inrijden. Al het andere vrachtverkeer dat vanuit het achterliggende gebied naar de Langstraat wil moet dit doen via de kruising Nachtegaalweg. Deze weg is daar veel beter op ingericht en vormt onderdeel van de landbouwroute. Mest-, voer-, melk- en veewagens, bestemd voor de agrarische bedrijven, zijn in onze ogen ook landbouwverkeer. Verder wil indiener nogmaals benadrukken dat dit de veiligheid van alle gebruikers op de parallelweg ten goede komt, niet alleen de fietsers. Dat er volgens tellingen weinig fietsers overheen komen is geen goede reden om dit inrijverbod niet in te stellen. Elke fietser die in aanraking komt met een vrachtauto/landbouwvoertuig is er een te veel. Bij de parallelweg vanaf Trienbergweg tot bebouwde kom Deurne staan veel huizen en deze vrachtwagens zullen voor overlast zorgen (geluid, fijnstof, trillingen). Verder zal de parallelweg veel eerder en meer slijtage vertonen als er veel vrachtwagens en landbouwverkeer overheen komen. Op diverse plaatsen in Brabant en ook binnen de Gemeente Deurne wordt deze constructie toegepast, terwijl aan deze wegen ook bedrijven liggen waar vrachtauto's moeten komen.*
2. *Momenteel willen gemeente en provincie van de parallelweg een weg voor gebiedsontsluiting maken. Indiener heeft vanaf het begin dat het project is gestart begrepen dat de parallelweg bedoeld was als toegangsweg voor de erfaansluitingen. Met de invulling als gebiedsontsluiting kan indiener niet instemmen.*
3. *Verder vindt indiener het belangrijk dat bij het punt Kraaienhut toch een rechtsaffer komt aan beide zijden. Met het argument dat de hoeveelheid verkeer niet zodanig groot is kan indiener niet instemmen. Elke naar rechts afdraaiende weg/inrit veroorzaakt een risico. Daarom is in beginsel de parallelstructuur aangebracht om dit te verminderen. Door nu bij Kraaienhut, waar toch verkeer van achterliggende woningen en bedrijven naar toe moet, geen rechtsaffer aan te leggen blijft het risico bestaan op kop-staart botsingen. En het is belangrijk dat de gehele N270 op dezelfde manier wordt ingericht.*
4. *De Trienbergweg ontsluiten via kruising Nachtegaalweg. Aan de Trienbergweg zijn veehoudersrijen gelegen, met intensief vrachtverkeer. Dit verkeer moet gebruik maken van de landbouwroute. Bij ontsluiting via kruising Oude Graaf/ Riet gaat dit veel overlast geven voor de huizen die hier staan en is dit gevaarlijk voor de fietsers. Op dit traject staan meer huizen waarvan de bewoners de parallelweg als fietspad gebruiken. Naar de Nachtegaalweg toe staan vanaf de Trienbergweg geen huizen.*
5. *In de toelichting wordt gesproken over een plateau zonder hoogteverschil maar met markering op het wegdek bij Kraaienhut, Oude Graaf en Zandschelweg. Graag ziet indiener dit ook bij het Riet. Reden hiervoor is dat hier ook geen grote snelheid gemaakt kan worden door het verkeer op de parallelweg en er dus geen plateau nodig is.*
6. *Op de parallelwegen voldoende brede rode fietssuggestiestroken toepassen.*
7. *Geen graskanttegels toepassen bij de parallelwegen, maar opsluiting van beton. Dit om geluids- en trillingenoverlast te verminderen.*
8. *Trillingenonderzoek en geluidsonderzoek deugdelijk uitvoeren volgens geldende normen.*
9. *Sloten van 2 meter breed is voldoende, maar wel diep genoeg want we hebben regelmatig water binnen omdat de sloot van de Langstaat hoger ligt dan onze sloot en gebouwen.*

[Reactie gemeente](#)

1. tot en met 8. Wij verwijzen naar de reactie onder zienswijze 9.
9. De waterhuishouding is ontworpen met behulp van de regels en normen die vandaag de dag hiervoor gelden. In deze regels, die ook rekening houden met steeds heftiger wordende buien, zijn afmetingen voor watergangen opgenomen. Tevens zijn watergangen daar waar mogelijk breder ontworpen in verband met de watercompensatie (extra verhardingsoppervlakte dient gecompenseerd te worden. Onderzoek geeft aan dat we met meer neerslag te maken gaan krijgen en daar is wet- en regelgeving vanuit de waterschappen op gebaseerd. Het toepassen van een standaardbreedte van 2 meter is hierdoor geen optie. Ook de diepte wordt bepaald op basis van de normen van het waterschap. De nieuwe sloot zal voldoen aan de normen en uw waterprobleem (hetgeen we ook hebben aangekaart bij het Waterschap) naar waarschijnlijkheid oplossen.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- Op de verbeelding zijn de parallelwegen aangeduid als “erftoegangsweg” in plaats van “gebiedsontsluitingsweg”;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.

2.11 Zienswijze 11 (Langstraat 94a)

Zienswijze

Indiener is tevreden met de aanpassing in het nieuwe plan ten aanzien van het vervallen van de oversteek Warande /Langstraat. Indiener blijft echter bewaren tav het plaatsen van een geluidscherm behouden:

1. *Tijdens de inloopavond van 3 april bleek dat de geluidschermen werden gehandhaafd en dat hiervoor geen eisen in het bestemmingsplan worden opgenomen. Alleen hoogte en geluidsreductie. De aannemer moet de uitvoering en soort geluidscherm regelen met de buurt werd indiener medege-deeld. Indiener heeft geen vertrouwen in dit soort afspraken omdat de aannemer altijd uitgaat van de goedkoopste variant. Duurdere schermen zullen dan ook geen kans maken.*
2. *Indiener is tegen een geluidscherm omdat indiener bij plaatsing het vrije uitzicht verliest. Er ontstaat een fysieke scheiding tussen de buurt en de sociale controle verdwijnt. Indiener geeft aan dan een beroep te zullen moeten doen op planschade omdat indiener in zijn/ haar rechten wordt aangetast en waardevermindering van het huis dreigt.*
3. *Mocht echter onverhoopt toch een geluidscherm worden geplaatst dan verzoekt indiener om al het mogelijke te doen om de bezwaren te verminderen zoals duidelijke eisen betreffende uitvoering scherm zoals hoogte, doorzichtigheid en graffiti bestendig. Dit in overleg met de buurt (alleen de-gene die zicht hebben op het scherm) voor de aanbesteding.*
4. *Verder wil indiener duidelijke besluiten tav verkeersremmende maatregelen en plaatsing en locatie van flitspalen (niet op nauwelijks bewoonde delen van de Langstraat). Ook een verlaging van de snelheid op bepaalde delen van het traject zal de veiligheid ten goede komen.*

Reactie gemeente

1. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. De locatie waar het geluidscherm gebouwd moet worden is daarom in het bestemmingsplan vastgelegd, met de daarbij behorende bouwregels (zoals de bouwhoogte). Over het uiterlijk van bouwwerken, heeft de rechter overwogen, dat dergelijke zaken aan de orde komen in de fase na het bestemmingsplan: in een procedure over de verlening van een omgevingsvergunning voor de bouw ervan. Architectonische eisen/ het uiterlijk mogen daarom niet in een bestemmingsplan worden geregeld/ vastgelegd. Het contract dat de provincie opstelt voor de aannemer van het project is een zogenaamd Best Value Procurement (BVP) contract. Dit betekent dat er vrijheid wordt gelaten aan de aannemer op bepaalde gebieden (zoals het uiterlijk van het geluidscherm). Maar ook dat de aannemer wordt geselecteerd die het beste kan aantonen dat hij de beste kwaliteit levert (en dan juist op de gebieden waar hij vrijheid krijgt). Dit contracttype focust meer op kwaliteit en de meeste waarde voor het project dan traditionele contracten die voor de laagste prijs gaan. Kortom betekent dit dat de aannemer in dit geval niet uitgaat van de goedkoopste variant geluidscherm. Daarnaast zal het uiterlijk van de schermen worden afgestemd met de omwonenden, ook dat is een eis in het contract en de aanbestedingseisen. Vooruitlopend hierop hebben reeds sessies plaatsgevonden met de omwonenden.
2. Het veiliger maken van de N270 betekent dat voldaan moet worden aan de meest actuele wet- en regelgeving voor de weg. Onderdeel daarvan is het toetsen aan de actuele geluidregelgeving. Uit het Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Reconstructie N270 Deurne - Limburgse grens blijkt dat de normen voor de weg (ook in de huidige situatie) worden overschreden. Het is dan op grond van de wet verplicht om 'maatregelen' toe te passen zodat in een goed woon- en leefklimaat wordt voorzien. Voor de woning van indiener betekent dit, naast de toepassing van zogenoemd 'geluidsarm asfalt' dat een geluidscherm moet worden gebouwd. Hierdoor wijzigt uw uitzicht. In de uitvoeringsfase zal de aannemer met indiener en de omwonenden afstemmen welk type de omwonenden het meest geschikt vinden (binnen de randvoorwaarden die genoemd worden in het geluidonderzoek). Wat de waarde van de woning van indiener betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn, dat hieraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Mocht er sprake zijn van een verwachte waardevermindering, dan staat de mogelijkheid open om een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.
3. Het uiterlijk van de geluidschermen wordt door de aannemer in overleg met de bewoners afgestemd, waarbij het onderhoud ook een issue is. Vooruitlopend hierop zijn rond de zomer en in de herfst van 2018 twee sessies met de bewoners georganiseerd.
4. Zoals aangegeven onder 1, regelt een bestemmingsplan uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Genoemde verkeersmaatregelen betreffen de uitvoeringsfase en worden niet door een bestemmingsplan gereguleerd. Desondanks het volgende. De N270 is een doorgaande verbinding, waarbij op de hoofdrijbaan 80 km/ uur is toegestaan en op de parallelbaan 60 km/ uur. Deze snelheid op de hoofdrijbaan is nodig om een goede doorstroming te creëren. Een lagere snelheid, op een bepaald wegvak, op een doorgaande weg kan leiden tot onveilige situaties omdat de verlaging voor automobilisten verwarrend werkt. Dit kan leiden tot inhaalmanoeuvres die erg gevaarlijk zijn. Op verzoek van de provincie en gemeente heeft het Openbaar Ministerie besloten om op twee locaties (nabij de twee nieuwe aansluitingen Nachtegaalweg en Oude Graaf/ Riet) flitspalen te plaatsen tussen Walsberg en Limburgse grens.

Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.12 Zienswijze 12 (Langstraat 69, mede namens 109 bewoners)

Zienswijze

1. Omgeving is niet betrokken ondanks toezeggingen

Indiener heeft in 2017 al aangegeven zich niet gehoord te voelen bij dit project. Omwonenden maken zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen. Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270. Indiener verwijst naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017.

Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief is indiener ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel geveegd zou worden en een nieuw plan gepresenteerd zou worden. Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indiener voelt zich in de eerste plaats niet serieus genomen terwijl indiener vanaf het begin heeft aangegeven dat hij/zij geen bezwaar heeft tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indiener heeft dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is. Tot slot krijgen omwonenden het gevoel dat bij de inrichting van de weg niet verkeersveiligheid als kernpunt is genomen maar de financiële aspecten. Uit diverse afwegingen komt naar voren dat bepaalde maatregelen in het kader van verkeersveiligheid van belang zijn maar dat deze maatregelen te duur zijn.

In plaats van een stap terug en twee vooruit geeft indiener aan een stap achteruitgegaan en geen enkele stap vooruit.

2. Onduidelijkheid

In het kader van de voorbereiding van het vorige plan hebben omwonenden bij de hoorcommissie aangegeven dat veel onduidelijk bestond over de invulling van weg. Niet in detail was duidelijk hoe de weg er zou komen te liggen. Indiener is van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding heeft indiener rekening te houden met een verkeersbestemming op ongeveer 36 en soms 41 meter. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels van het bestemmingsplan.

Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moet indiener rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. De profielen dienen gekoppeld te worden aan de verkeersbestemming.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen ook nog steeds voor onduidelijkheden.

Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat

betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding.

3. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijkt gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van de omwonenden onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Het belang van omwonenden is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden maar ook een veilige omgeving zonder vrees voor ongelukken op de parallelwegen.

4. Alternatieven

Het college kennelijk drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. Indiërs verwijzen naar paragraaf 1.2 van de toelichting op het bestemmingsplan. Het is voor indiener niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen. Op basis van de door omwonenden aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Daar komt bij dat de genoemde alternatieven echter niet zijn uitgewerkt zodat het onmogelijk is om deze alternatieven goed te beoordelen. In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn de door het college genoemde alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- Mate van doelbereik
- Effecten voor de omgeving
- Kosten

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	+
• Erfaanmeldingen en dreigen	0+	+	+
• Afname landbouwverkeer	+	+	+
• Afname gemiddelde snelheid	0	0	0
Overseesbaarheid	+	+	+
Doorsnoring	+	+	+
Omgevingsaanpak	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Ereken op natuurwaarden	0-	0-	0-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Indiener wijst erop dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemmt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is. Indiener is van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

Tot slot zijn er naast de hiervoor genoemde alternatieven meer alternatieven denkbaar. Het college heeft andere alternatieven echter niet uitgewerkt. Het is voor eenieder duidelijk dat het landbouwverkeer richting het noordelijk gelegen agrarisch gebied, via de Zandschelweg het gebied in zal rijden. Omwonenden hebben geconstateerd dat de gemeente de landbouwroute volgt.

Omwonenden zijn van mening dat het verkeer richting de Zandschelweg ook afgewikkeld kan worden door een linksaffer toe te voegen bij de Zandschelweg zodat het verkeer linksaf de Zandschelweg in kan gaan en het overige verkeer niet hoeft te hinderen. Het plan is uitgebreid toegelicht hieronder. Daarnaast verzoeken omwonenden u om het voorgedragen alternatief te laten beoordelen door een verkeersdeskundige en de omwonenden in kennis te stellen van de uitkomst/het resultaat van dat onderzoek.

Aanpassing plan 1 i.v.m. veiligheid en overlast op:

- A) de parallelweg zuid tussen Trienenberg en Oude graaf,
- B) de parallelweg noord tussen Zandschelweg en VRI Oude Graaf,
- C) aanleg parallelweg met vrij liggend fietspad tussen Nachtegaalweg en Trienenbergweg.

Punt 1

Verlegging van de VRI van kruising Nachtegaalweg naar afslag Zandschelweg.

Hiermee haal je al het verkeer wat er niet hoeft te zijn van de parallelweg noord tussen VRI Oude Graaf en Zandschelweg af. Dit scheelt enorm in veiligheid en overlast voor de aanwonende.

Punt2

Aanleg parallelweg zuid 5.5 meter met vrij liggend fietspad tussen Nachtegaalweg en VRI Zandschelweg.

Dit is de meest veilige ontsluiting, ook voor de overkant op parallelweg noord is dit zeer goed. Dit scheelt enorm in veiligheid en overlast voor de aanwonende.

Punt 3

Aanleg parallelweg zuid 5.5 meter met vrij liggend fietspad tussen Trienenbergweg en VRI Zandschelweg.

Dit is de meest veilige ontsluiting voor de Trienenbergweg.

Punt 4

Aanleg fietspad zuid tussen Trienenbergweg en Langstraat 152.

Hiermee haal je al het verkeer wat er niet hoeft te zijn van de parallelweg zuid tussen VRI Oude Graaf en Trienenbergweg af. Dit scheelt enorm in veiligheid en overlast voor de aanwonende.

Punt 5

Aanleg 450 meter FIETSSTRAAT zuid tussen Langstraat 152 en Riet met in het midden een passeerhaven voor tegemoetkomend verkeer.

Auto's zijn hier te gast, afstand is niet te lang en maar 3 aanwonende.

Punt 6

Verbreiding parallelweg zuid tussen Riet en Oude Graaf naar 5.5 meter.

Veel verkeer en 5 bedrijven met een uitrit vlak achter elkaar vlak bij de VRI. Veel in- en uitrijdend parkerend verkeer. Door de aanpassing van de parallelweg noord overzijde is er plaats gemaakt om dit te kunnen realiseren.

Punt 7

Aanleg 400 meter FIETSSTRAAT noord tussen VRI Oude Graaf en Bivakweg met in het midden passeerhaven voor tegemoetkomend verkeer.

Auto's zijn hier te gast, afstand is niet te lang en maar 2 aanwonende.

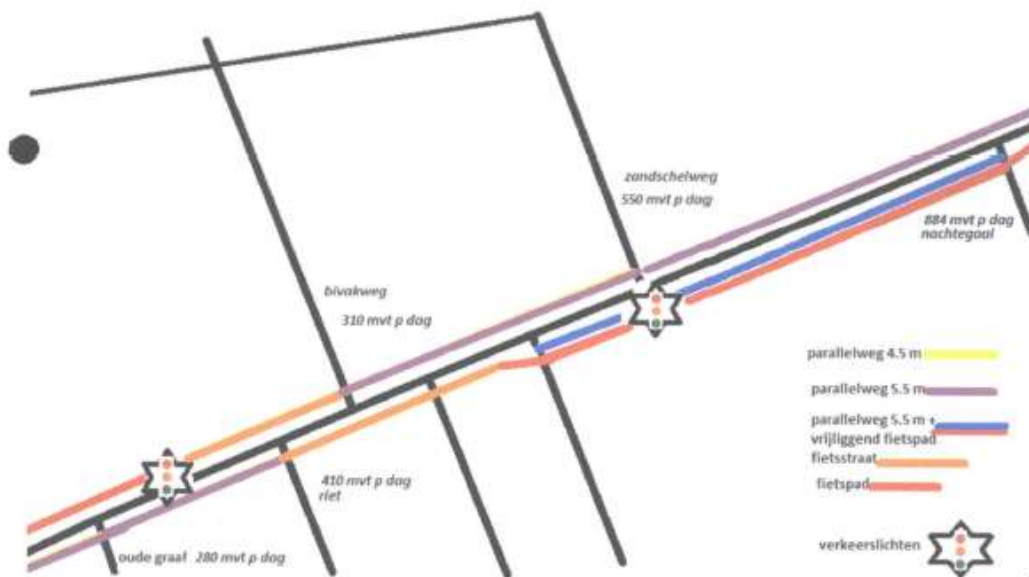
Punt 8

Verbreiding parallelweg noord tussen Bivakweg en VRI Zandschelweg naar 5.5 meter.

Hier komt toch nog langzaam landbouwverkeer over. Door de aanpassing aan de parallelweg zuid overzijde is er plaats gemaakt om dit te kunnen realiseren.

Eindconclusie:

Door het verplaatsen van de VRI van Nachtegaalweg naar Zandschelweg en aanpassing van de inrichting parallelwegen wordt het voor de verkeersdeelnemers veel veiliger en voor aanwonenden wordt de overlast drastisch vermindert.



Aanpassing plan 2 i.v.m. veiligheid en overlast op:

- A) de parallelweg zuid tussen Trienenberg en Oude graaf,
- B) de parallelweg noord tussen Zandschelweg en VRI Oude Graaf,
- C) de hoofdbaan N270 linksaf-er Zandschelweg.

Een beter voorstel zou voor ons zijn om -komend vanaf Deurne- een "linksaf-er" te voorzien om vanaf de N270 de Zandschelweg in te kunnen rijden, gecombineerd met een Vrachtwagen/Landbouwverkeer- verbod voor de Noordelijke parallelweg vanaf de westkant.

Door de situatie zo in te richten is het Vrachtwagen-/Landbouwverkeer in 2 richtingen op de parallelweg opgelost (Met uitzondering van bestemmingsverkeer).

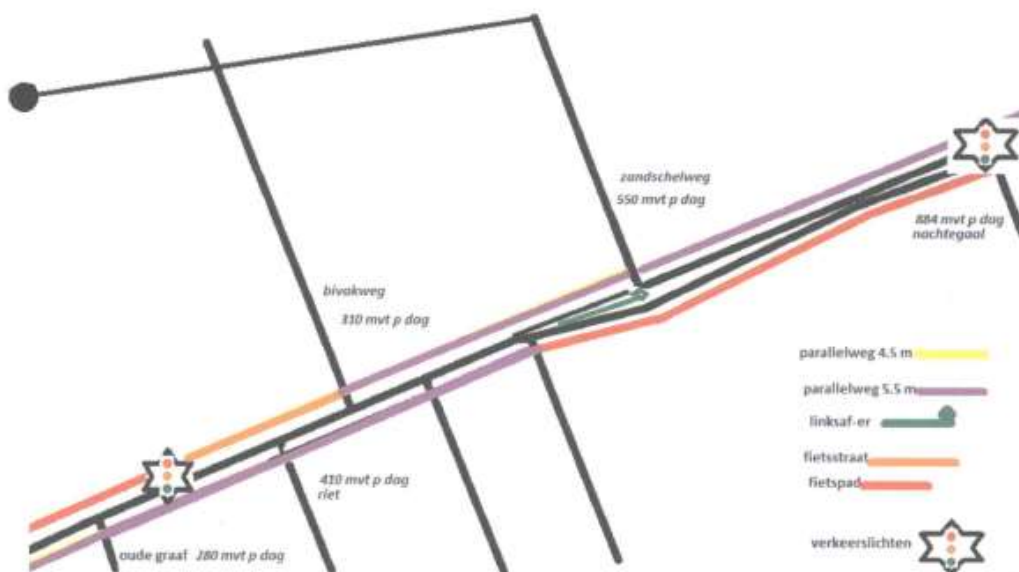
Nog mooier zou zijn om de parallelweg geheel te sluiten voor Vrachtwagen-/Landbouwverkeer, immers het verkeer dat uit de Zandschelweg komt zou;

- 1) via de 5,5m brede parallelweg naar het oosten kunnen (dus minder lang wachten dan momenteel het geval is) en vervolgens -indien men richting Deurne moet- weer naar westen rijden vanaf de Nachtegaalweg, of
- 2) vanaf de Zandschelweg de N270 opdraaien (zoals nu).

Om snelheidsverschillen -bij optie 2- tussen N270 en invoegend (Vrachtwagen-/Landbouw)verkeer te verminderen zou er op de Zandschelweg een detectielus gelegd kunnen worden welke detecteert dat er Vrachtwagen-/Landbouwverkeer wil invoegen en daarmee een matrixbord aansturen met verplichte tijdelijk verlaagde maximumsnelheid, komend vanaf Venray.

Het snelheidsverschil wordt daarmee lager, en "omrijden" voorkomend voor Vrachtwagen-/Landbouwverkeer (eerst naar Nachtegaalweg en dan weer terug naar Deurne).

Door de linksaf-er naar de Zandschelweg en aanpassing van de inrichting parallelwegen wordt het voor de verkeersdeelnemers veel veiliger en voor aanwonenden wordt de overlast drastisch vermindert



5. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR-richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden

uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. Indiener kan zich hiermee niet verenigen. U had namelijk onderzoek moeten verrichten naar trillinghinder. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. Juist nu het verkeer toeneemt en de weg een flink gedeelte dichterbij de woningen komt te liggen is het van belang dat bij het opstellen van een bestemmingsplan een onderzoek wordt verricht naar de te verwachten directe en indirecte trillingen.

6. Verkeersveiligheid

Omwonenden zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270.

Met het voorliggende plan is volgens indiener niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd en is niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbetert. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden. Omwonenden hebben hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeersveiligheidsonderzoek (verkeersaudit) toegevoegd. Met kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert de gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van de omwonenden wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietzers en gemotoriseerd verkeer veiliger is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg dient de combinatie van langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Met voorliggend plan is sprake van een verkeersonveilige situatie aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen. Omwonenden hebben bij het vorige bestemmingsplan expliciet gewezen op de beperkte breedte van de parallelweg ter hoogte van de kruising bij de Oude Graaf. Deze parallelweg is in tegenstelling tot de parallelweg vanaf de Nachtegaal tot de Zandschelweg niet 5,5 meter maar 4,5 meter. In de reactie van de gemeente wordt gesteld dat 4,5 meter voldoende is omdat er weinig verkeer van deze weg gebruik zal maken. De landbouwroute is de route die gevolgd zal worden. Kennelijk gaat u er nog steeds vanuit dat ondernemers omrijden. Dat is niet het geval. Ondernemers die van Deurne komen en in het achtergebied van de Zandschelweg moeten zijn, kiezen voor de kortste route. Dat zal betekenen dat zij bij de eerste kruising gebruik zullen gaan maken van de parallelweg en linksaf slaan. Die route zal dus intensiever gebruikt worden dan de landbouwroute. In dat geval is 4,5 meter niet voldoende. In de vorige zienswijze hebben omwonenden aangegeven dat de parallelweg breder moet worden in verband met veiligheid. Omwonenden voegen daar het volgende aan toe.

U heeft in beginsel drie keuzes voor wat betreft het landbouwverkeer richting de zandschelweg. De eerste keuze is dat u ervoor zorgt dat gemotoriseerd verkeer op de parallelweg niet af kan slaan naar de Zandschelweg (landbouwverkeer moet dan dus wel omrijden). De tweede keuze, die de voorkeur van omwonenden verdient, ziet op het weren van zwaar vracht- en landbouwverkeer op de parallelwegen en het verkeer rechtstreeks het achterliggende gebied te laten bereiken door een directe afslag vanaf de N270 (zie alternatief bijlage).

Mocht u niet bereid zijn om een dergelijke voorziening op te nemen dan dient u ervoor te zorgen dat de parallelweg ook voldoende ruimte heeft voor het passeren van agrarisch verkeer alsmede auto's en fietsers (keuze drie).

Aangezien onvoldoende onderzoek is gedaan naar de verkeersveiligheid hebben omwonenden een verkeersdeskundige ingeschakeld die ook bij het vorige plan een onderzoek heeft verricht. Wij verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van de zienswijze.

7. Geluid

Naast trillinghinder verwachten omwonenden ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichtbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft. Omwonenden kunnen zich hiermee niet verenigen.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg buiten de landbouwroute een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer alsmede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben omwonenden iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat gemiddeld gezien uitgegaan moet worden van een breedte van 41 m verkeersbestemming. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Omwonenden zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Omwonenden delen deze mening niet. Omwonenden zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Ook is het zo dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's op een te smalle parallelweg. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college tot meer geluidsoverlast.

Omwonenden komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van omwonenden onjuist is berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

8. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor omwonenden is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende bovenprovinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well en de N279. Ook door de nieuwe inrichting zal de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen. Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstofbelasting.

Reactie gemeente

1. Na de inspraakronde en na de eerste ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn in het plan veel zaken gewijzigd op het gebied van geluid. De locatie en hoogte van schermen was zodanig gewijzigd dat wij vonden dat het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage zou moeten liggen. Ook zijn zorgen geuit over de veiligheid van het wegontwerp. De extra periode hebben wij daarom ook benut om nog eens kritisch naar het ontwerp te kijken en een extra verkeersveiligheidsaudit te doen om nogmaals te bezien of ons ontwerp voldoet aan de normen vanuit 'Duurzaam Veilig'. In de raadsinformatiebrief is aangegeven wat wij gingen doen in de tussenliggende periode. In de jaren die vooraf zijn gegaan is veelvuldig met de omgeving in overleg getreden. De alternatiefafweging is in werkateliers met de omgeving uitgevoerd. In de periodes tussen het voorontwerpbestemmingsplan, het eerste en het tweede ontwerpbestemmingsplan is op vele aspecten tegemoetgekomen aan de wensen van omwonenden. In de toelichting van het bestemmingsplan is hier een overzicht van opgenomen. Naar aanleiding van de zienswijzen is bij de vaststelling van het bestemmingsplan besloten de parallelwegen te verbreden naar 5,5 meter (m.u.v. drie locaties), eveneens een wens van veel omwonenden. De keuze voor het huidige ontwerp is onzes inziens in voortdurend overleg met omwonenden tot stand gekomen en met afweging van alle belangen die gelden rondom het project, zowel algemene belangen als individuele belangen.
2. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de locatie en daarbij mogelijke bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt het bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen. De locatie waar het geluidscherm gebouwd moet worden is, via een zogenoemde 'aanduiding' op de verbeelding, ook in het bestemmingsplan vastgelegd, met de daarbij behorende bouwregels (o.a. bouwhoogte). Deze aanduiding is ook van invloed op hoe het tracé straks kan worden uitgevoerd. Om meer zekerheid te bieden is tussen het eerste en het tweede ontwerpbestemmingsplan ook is besloten om door middel van het toevoegen van dwarsprofielen aan het bestemmingsplan meer duidelijkheid te geven over de locaties van de hoofdrijbanen, bermen, parallelbanen, geluidschermen en watergangen. De dwarsprofielen zijn met een aanduiding geborgd in de ontwerpregels (artikel 3.3.2). Het is ons echter bekend dat de genoemde dwarsprofielen alleen in het analoge ontwerpbestemmingsplan en niet in het digitale ontwerpbestemmingsplan zichtbaar waren. De dwarsprofielen waren daarom nog niet (technisch) juist aan de regels gekoppeld maar alleen via de toelichting in te zien. In het vast te stellen bestemmingsplan plan wordt dit hersteld, door de verbeelding en de regels juridisch te koppelen. Onder andere door de dwarsprofielen als bijlage bij de regels op te nemen. Hiermee is

de inrichting van de weg op hoofdlijnen, zoals beoogd, juridisch vastgelegd en wordt meer zekerheid geboden. Daarnaast is op basis van de ingediende zienswijzen de aanduiding “erftoegangsweg” op de parallelwegen gelegd. Dit is een extra waarborg dat de hoofdrijbaan en de parallelwegen op een vaste locatie liggen. De watergang komt in de toekomst in beheer bij de gemeente Deurne. Echter het Waterschap stelt nog altijd regels aan de omvang van de watergang en het dwarsprofiel.

3. In het gehele proces van een schetsontwerp in de planstudiefase tot een voorlopig ontwerp in de bestemmingsplanfase zijn op perceelniveau de belangen van omwonenden afgewogen tegen algemene maatschappelijke belangen als veiligheid en ruimtebeslag en andere belangen van weggebruikers. De afweging is zorgvuldig gedaan en heeft geresulteerd in de ontwerpen die gedurende het proces met de omgeving zijn gedeeld.
4. Voorop staat dat de vaststelling van het wegontwerp een belangenafweging vergt. Bij deze afweging worden ook alternatieven betrokken, zoals in paragraaf 1.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is beschreven. Daarin is benoemd welke alternatieven in het verleden zijn onderzocht en hoe de afweging en keuze van het voorkeursalternatief heeft plaatsgevonden. Om het totale proces van alternatievenafweging nog duidelijker te presenteren hebben wij in het vast te stellen bestemmingsplan ervoor gekozen om de beschrijving uit het ontwerpbestemmingsplan verder uit te breiden en als los document als bijlage aan de toelichting en deze Nota van Zienswijzen te voegen. Als bijlage bij dit document hebben wij eveneens de planstudie uit 2014 toegevoegd. De door indiener aangedragen alternatieven zijn beoordeeld in de totale alternatiefafweging die in de jaren is uitgevoerd. De verplaatsing van de kruising Nachtegaalweg naar de Zandschelweg is geen optie gebleken, omdat de verkeersintensiteit van de Nachtegaalweg behoorlijk hoger is dan die op de Zandschelweg (hierop voortbordurend is een linksaffer op de Zandschelweg (plan 2) niet mogelijk). De vrij-liggende fietspaden zijn geen optie gebleken vanwege het grote ruimtebeslag op (woon) kavels. Een gedeeltelijk parallelstructuur (zowel plan 1 als 2) is uiteindelijk uitgebreid naar een volledige parallelstructuur vanuit bereikbaarheid en veiligheid. Voor onze reactie op het bij de zienswijzen toegevoegde onderzoek van Juust adviseurs verwijzen wij naar onze reactie in zienswijze 17.
5. In de toelichting bij het tweede ontwerpbestemmingsplan was reeds een extra onderbouwing opgenomen waarin geconcludeerd is dat geen trillinghinder in dit project te verwachten is. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze onderbouwing verder uitgewerkt en is door een trillingsspecialist nogmaals naar het project gekeken. Het onderzoek is als extra bijlage bij het bestemmingsplan en bij deze Nota van Zienswijzen opgenomen. De eerdere conclusie dat geen trillinghinder te verwachten is wordt nogmaals bevestigd.
6. Met de herinrichting van de parallelweg wordt het verkeer met grote snelheidsverschillen, zoals afslaand verkeer, landbouwverkeer en ander autoverkeer, uit elkaar gehaald. Fietsverkeer en lokaal gemotoriseerd verkeer zullen met elkaar gebruik maken van de parallelweg. Een erftoegangsweg (de parallelwegen zijn erftoegangswegen) heeft een functie van uitwisseling van verkeer bij een gematigde snelheid. Op erftoegangswegen kan de weggebruiker alle soorten verkeersdeelnemers verwachten. Uit verschillende uitgevoerde verkeerstellingen (zie paragraaf 2.2.3 toelichting bestemmingsplan) is gebleken dat er ca. 11 tot 39 fietsers per spitsperiode van 4 uur per richting fietsen, waardoor de kans in de nieuwe situatie dat vrachtverkeer en fietsers elkaar tegenkomen in het algemeen klein is. Omdat er twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij na de inspraakfase in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Desondanks bleef er bij veel omwonenden twijfel over de veiligheid op de parallelwegen van 4,5 meter. Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is

weliswaar gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was, maar naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestemmingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleken vanwege de daar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en de locatie van indiener: 69
- ter hoogte van Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is.

Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen rode suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers. Door de verbreding van de parallelwegen is een verbod voor verkeer naar het achterland omdat deze de kortste weg kiezen niet meer noodzakelijk.

Voor onze reactie op het bij de zienswijzen toegevoegde onderzoek van Juust adviseurs verwijzen wij naar onze reactie in zienswijze 17.

7. Het geluid van het verkeer op de hoofdrijbaan heeft de overhand (akoestisch maatgevend) omdat daar de hoeveelheid verkeer vele malen groter is dan het verkeer op de parallelbanen en de snelheid op de parallelwegen lager is. Dit blijft hetzelfde als op de hoofdrijbanen geluidsarm asfalt wordt toegepast en op de parallelwegen 'gewoon' asfalt. Zoals is aangegeven onder punt 2 zullen bij het vast te stellen (digitale) bestemmingsplan de dwarsprofielen juridisch juist worden gekoppeld aan de regels en zal een aanduiding "erftoegangswegen" op de parallelwegen worden gelegd, zodat er geen onduidelijkheid meer is waar de hoofdrijbaan en de parallelbanen zijn gelegen. In het geluidonderzoek is al van deze locatie van de hoofdrijbaan uitgegaan (er wordt gewerkt met assen), zodat er in het kader van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan t.a.v. de hoofdrijbanen en geen sprake is van een 41 meter brede verkeersbestemming. De tuin van een woning is geen wettelijk toetsingskader omdat de Wetgeluidhinder ziet de tuin niet als geluidgevoelig object ziet. Naar aanleiding van diverse ingediende zienswijzen hebben wij een extra motivering opgenomen in zowel het akoestisch onderzoek als de toelichting van het bestemmingsplan over het aspect "goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat". Voor de onderbouwing of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is een integrale afweging uitgevoerd. Belangrijke aspecten die beschouwd zijn, zijn: de cumulatie van verschillende geluidbronnen, geluid afkomstig van 30 km/h wegen, de geluidbelasting in de bestaande situatie, beoordeling of sprake is van een geluidluwe gevel en de beoordeling van het geluidniveau in de tuin van woningen. Ondanks de aanleg van de parallelstructuur op andere delen van het traject van de N270, neemt de geluidsbelasting op de woningen af. Bij iedere woning is sprake van minimaal één geluidluwe gevel, waarbij de 48 dB niet wordt overschreden, en ook in de tuin aan de geluidluwe gevel wordt de 48 dB niet overschreden. Bij de saneringswoningen zijn er aanvullende geluidmaatregelen voorgesteld. Er is geen sprake van cumulatie met andere geluidsbronnen. Op basis van deze argumentatie kan geconcludeerd worden, dat na uitvoering van het plan er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat daarmee sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor wat betreft het meenemen van de ontwikkelingen bij de N279 in de modellen van de N270 het volgende. Weliswaar is er nog geen vastgesteld besluit en derhalve nog geen sprake is van een zogenoemde 'autonome ontwikkeling' van het plan, maar tussen de beide projecten is afgestemd om voor de onderzoeken lucht en geluid hetzelfde verkeersmodel te gebruiken. Daarnaast is in de

verkeersstudie behorende bij de planstudie uit 2014 rekening gehouden met diverse scenario's. Onder andere het wel of niet doorgaan van het project Noordoostcorridor (NOC) oftewel de Ruit om Eindhoven. Het wel of niet doorgaan van het project NOC had nauwelijks invloed op de verkeersintensiteiten op de N270 gedeelte Deurne – Limburgse grens. In de twee akoestische onderzoeken is dus wel al rekening gehouden met de N279. Dit zullen we verduidelijken in de toelichting van het bestemmingsplan.

8. De herinrichting van de N270 om te voldoen aan de eisen vanuit Duurzaam Veilig trekken op zich zelf vrijwel geen verkeer aan. De toename van het verkeer ontstaat door de zogenoemde 'auto-nome ontwikkeling', dus door de loop der tijd. Doordat het project geen extra verkeer aantrekt verslechtert de luchtkwaliteit niet door de herinrichting. Het uitgevoerde onderzoek voldoet aan de eisen uit wet- en regelgeving op dit aspect.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan:

- de dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- Op de verbeelding zijn de parallelwegen aangeduid als "erftoegangsweg" in plaats van "gebieds-ontsluitingsweg";
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17)
- In paragraaf 4.2 is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is gebruikt.
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect "goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat".

2.13 Zienswijze 13 (Langstraat 122)

Zienswijze

In het nieuwe plan voor herinrichting van de provinciale weg wordt de parallelweg vanaf Langstraat 104 doorgetrokken naar Langstraat 122/ Hornveld. In dit plan krijgt Langstraat 104 ontsluiting via de bestaande parallelweg en ontsluiting via de nieuwe parallelweg. Deze dubbele ontsluiting van Langstraat 104 betekent voor indiener dat er voor de tweede ontsluiting van 1 adres zijn hele voortuin wordt opgeofferd. In de nieuwe situatie wordt in het verlengde van de bestaande parallelweg een nieuwe parallelweg gelegd die exact dezelfde functie heeft als de bestaande. Indiener ziet daarom niet in waarom nummer 104 dubbel moet worden ontsloten. Volgens indiener kan deze ontsluiting prima via de bestaande parallelweg plaats vinden. Indiener vindt het erg ver gaan om 165m1 parallelweg aan te leggen voor een 2^{de} inrit van 1 adres.

Voor indiener zijn de gevolgen van deze extra inrit voor nummer 104 enorm, indieners voortuin wordt groot deels ingenomen door de nieuwe weg en deze komt erg dicht langs zijn voordeur te liggen. De

waarde van indieners woning zal hierdoor dalen. Indiener wil daarom verzoeken de nieuwe parallelweg te laten beginnen op het Hornveld richting Maasveld. En het bestaande fietspad tussen Langstraat 122 en 104 te handhaven.

Reactie gemeente

Het alleen ontsluiten van Langstraat 104 naar de westzijde betekent dat de vrachtwagens van het bedrijf door de Langstraat (huidige parallelweg) moeten rijden, waar geparkeerde auto's langs de weg staan, en de krappe bocht naar de Randweg moeten nemen. Tijdens de ontwerpfase is met "Auto-turn", een programma waarmee kan worden gesimuleerd of vrachtauto's bochten kunnen halen, bekeken of de situatie met alleen een westelijke ontsluiting voldoende was. Uit de simulatie bleek dat vrachtauto's maar minimaal konden passeren en dat de bocht naar de Randweg verruimd moest worden om vrachtwagens de doorgang te verlenen, hetgeen niet mogelijk was vanwege de beschikbare ruimte. Daarom is besloten om ook richting het oosten een ontsluiting te maken. Langstraat 104 heeft in de vigerende situatie een bedrijfsbestemming. Dit betekent dat (ook als het huidige bedrijf op deze locatie weggaat) sprake kan zijn van zwaar vrachtverkeer. Wij hebben in de ontwerpfase het ruimtebeslag dat met verkeer afkomstig van en naar een bedrijf gepaard gaat zoveel mogelijk proberen te voorkomen.

Wat de waarde van de woning van indiener betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn, dat hieraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Mocht er sprake zijn van een verwachte waardevermindering, dan staat de mogelijkheid open om een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.

Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.14 Zienswijze 14 (Bivakweg 2a)

Zienswijze

- 1. De woning van indiener Bivakweg 2a en met name de bijbehorende tuin zal na de reconstructie meer geluidsoverlast ervaren. Het bestemmingsplan zou moeten waarborgen dat de geluidsoverlast afneemt.*
- 2. Indiener heeft moeten constateren dat zijn woning Bivakweg 2a niet is betrokken bij de bestaande woningen, waarbij er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidshinder. De woning van indiener ligt op kortere afstand van de geprojecteerde parallelweg dan bijvoorbeeld de geprojecteerde woningen van bestemmingsplan woningbouw Reeksenakker. In tegenstelling tot die woningen wordt er bij zijn woning niet in een geluidafscherming voorzien. Het is de uitdrukkelijke wens van indiener dat ook parallel aan de parallelweg ter hoogte van indieners woning en tuin een geluidscherm wordt aangebracht.*
- 3. Om geluidshinder van zwaar vracht- en landbouwverkeer op de parallelweg tegen te gaan is het uitdrukkelijk verzoek van indiener om ook de parallelweg te voorzien van geluidsarm asfalt.*
- 4. Uit het bestemmingplan blijkt niet of ter hoogte van de aansluitingen op de parallelweg verhoogde constructies worden aangebracht of anderszins extra geluid veroorzakende maatregelen. Op de tekeningen lijkt sprake van een soort inritconstructies. Tegen een dergelijke uitvoering wil indiener op voorhand bezwaar kenbaar maken. De parallelweg zal immers vooral voorzien in transport van veel zwaar landbouwverkeer en containervervoer. Een niet egaal wegdek zal dan leiden tot schok-*

ken, extra remmen en optrekken en geluidsoverlast van containers, welke vooral bij afremmen en optrekken veel geluid veroorzaken.

5. *De parallelweg wordt uiterst smal uitgevoerd. Dat zal bij uitwijken en bij tegemoetkomend verkeer er tot leiden dat weggebruikers de bermen gebruiken. Om aantasting van de bermen te voorkomen, zullen er ongetwijfeld verstevigingen worden aangebracht. Indien daarbij echter grasbetontegels of betonverharding met rammelstroken worden aangebracht, zal dit tot veel geluidsoverlast leiden. Op voorhand wil indiener daartegen bezwaar maken.*
6. *Met het oog op de rechtszekerheid dient het bestemmingsplan inzicht te geven in de wegconstructies en profielen inclusief de uitvoering van de wegbermen en de afwatering. Uit het plan kan niet worden afgeleid in hoeverre er sprake is van extra geluidsoverlast ten gevolge van de wegconstructies en inrichting van de wegbermen en hoe in de afvoer van regenwater is voorzien.*

Reactie gemeente

1. Bivakweg 2a betreft een nieuwe woning uit 2013. In 2011 is voor de eerdere woning een hogere waarde vastgesteld, zie bijlage B uit het akoestisch onderzoek. Uit het akoestisch onderzoek, bijlage C, blijkt dat aan de eerder vastgestelde hogere waarde wordt voldaan. Wettelijk gezien is er geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.
2. De realisatie van de parallelwegen is wat betreft geluid samen met de wijziging van de N270 beoordeeld. Hiervoor is gekozen omdat de aan te leggen parallelstructuur bij de N270 hoort en een directe relatie heeft met deze weg. Indien de nieuw aan te leggen parallelwegen afzonderlijk (als nieuwe situatie in het kader van de Wet geluidhinder) worden beoordeeld, wordt er voor geen enkele woning een geluidsbelasting berekend die de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De parallelstructuur afzonderlijk geeft geen aanleiding tot het treffen van maatregelen. Daarnaast wordt de tuin conform de Wet geluidhinder niet gezien als een geluidsgevoelig object. Naar aanleiding van diverse ingediende zienswijzen hebben wij een extra motivering opgenomen in zowel het akoestisch onderzoek als de toelichting van het bestemmingsplan over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”. Voor de onderbouwing of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is een integrale afweging uitgevoerd. Belangrijke aspecten die beschouwd zijn, zijn: de cumulatie van verschillende geluidbronnen, geluid afkomstig van 30 km/h wegen, de geluidbelasting in de bestaande situatie, beoordeling of sprake is van een geluidluwe gevel en de beoordeling van het geluidniveau in de tuin van woningen. Ondanks de aanleg van de parallelstructuur op andere delen van het traject van de N270, neemt de geluidsbelasting op de woningen af. Bij iedere woning is sprake van minimaal één geluidluwe gevel, waarbij de 48 dB niet wordt overschreden, en ook in de tuin aan de geluidluwe gevel wordt de 48 dB niet overschreden. Bij de saneringswoningen zijn er aanvullende geluidmaatregelen voorgesteld. Er is geen sprake van cumulatie met andere geluidsbronnen. Op basis van deze argumentatie kan geconcludeerd worden, dat na uitvoering van het plan er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat daarmee sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De noodzaak voor een geluidsscherp op deze locatie is er zowel vanuit de wet als vanuit het aspect “goede ruimtelijke ordening” niet.
3. Veruit de meest maatgevende geluidbron is de hoofdrijbaan van de N270. Geluidsarm asfalt op de parallelweg zal op de totale geluidbelasting bij de woningen geen tot een te verwaarlozen verschil maken. Het is daarom veel effectiever om te investeren in maatregelen aan de hoofdrijbaan.
4. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt een bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen, zoals groenvoorzieningen en verkeerslichten. De weginrichting, die op basis van de bouw- en gebruiksmogelijkheden is toegestaan, betreft de uitvoe-

ringsfase. Desondanks hierover het volgende.

Drempels en plateaus passen we toe omdat deze bijdragen aan het beheersen van de snelheid van het verkeer doordat er een hoogteverschil ten opzichte 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 Kraaiahut, Oude Graaf en de Zandschelweg. Bij de Bivakweg zal het plateau verhoogd worden aangelegd omdat de woningen verder van de weg af liggen en wij geen overlast verwachten.

5. Omdat er twijfels bij omwonenden waren over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij na de inspraakfase in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was. Naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is echter besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestemmingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleven vanwege de aldaar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en 69
- ter hoogte van Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is.

Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers, die een rode kleur zullen krijgen.

6. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de locatie en daarbij mogelijke bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt het (ontwerp)bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen. De locatie waar het geluidscherm gebouwd moet worden is, via een zogenoemde 'aanduiding' op de verbeelding, ook in het bestemmingsplan vastgelegd, met de daarbij behorende bouwregels (o.a. bouwhoogte). Deze aanduiding is ook van invloed op hoe het tracé straks kan worden uitgevoerd. Na het eerste ontwerpbestemmingsplan hebben wij aan het bestemmingsplan dwarsprofielen toegevoegd zodat in het bestemmingsplan ook geborgd is waar de hoofdrijbanen, parallelwegen, bermen, watergangen et cetera komen te liggen. Deze zijn op dit moment nog niet juridisch juist in het bestemmingsplan gekoppeld. Dit wordt in het vast te stellen bestemmingsplan alsnog gedaan. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van deze profielen, de maatregelen zijn dus ook passend bij de locatie van de inrichting uit de dwarsprofielen. Daarnaast zullen wij de parallelwegen op de verbeelding en in de regels de aanduiding 'erftoegangsweg' en de hoofdrijbanen de aanduiding 'gebiedsontsluitingsweg' geven, zodat vastligt waar een bepaald type weg komt.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:

- Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
- Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
- Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.15 Zienswijze 15 (Padbrugseweg 3)

Zienswijze

1. Eigendom

In het huidige plan, wordt er volgens indiener nog steeds een volstrekt onnodige aanslag gepleegd op de eigendomsrechten van indiener. Dat is nog steeds in strijd met hetgeen in een eerder stadium reeds door uw Raad is aangegeven, namelijk dat de destijds (in 2010) beoogde rotonde zodanig kon worden aangelegd, dat het noordelijke fietspad langs de Langstraat gehandhaafd kon worden. Projecteren we dat verhaal op de huidige plannen, dan zou het noordelijke fietspad nu eveneens als noordgrens voor de plannen dienen te gelden, zodat indieners eigendom niet hoeft te worden aangetast.

In zuidelijke richting heeft de gemeente Deurne meer dan voldoende grond in eigendom om deze plannen te realiseren, zonder daarbij ons eigendom aan te tasten. Wij zijn van mening dat u voor het realiseren van uw plannen, onze grond niet nodig is. Daarmee heeft u geen belang bij het verwerven van onze grond.

2. Veiligheid Parallelstructuur

Zoals al eerder aangegeven is het voor indiener volstrekt onwenselijk om landbouwverkeer, vrachtwagens en ander verkeer onnodig te vermengen met fietsers/ voetgangers en andere zwakke verkeersdeelnemers. Doordat er nu sprake is van een afgescheiden fietspad is het zicht op fietsers voor afslaand verkeer duidelijk en overzichtelijk. In de parallelstructuur is dat overzicht verdwenen. Fietsers en voetgangers zullen direct te maken krijgen met afslaand verkeer. In haar reactie op de stellingen van de Fietsersbond, zegt de gemeente dat voor het aanleggen van aparte fietspaden, de kosten niet tegen de baten opwegen. Een bedenkelijk argument. Immers de baten die een veilig fietspad oplevert hebben vaak rechtstreeks betrekking op het in leven blijven van burgers. In dat kader zou je eerder moeten zeggen dat de Gemeente kosten noch moeite zou moeten sparen om deze "baten" te realiseren. In de optiek van indiener betekent dat wellicht een aanpassing van de Langstraat, maar met handhaving van in ieder geval het noordelijke fietspad en daarmee ook de grens van het tracé, Een duidelijker win/win situatie is er volgens indiener niet denkbaar.

3. Inhaalgedrag Langstraat

De stelling dat de gevaarlijke manoeuvres ontstaan door het afslaand verkeer is slechts ten dele waar. Immers het inhalen van een stilstaande auto of tractor is een vrij snelle handeling, waar weinig ruimte voor nodig is (ten aanzien van tegemoetkomend verkeer). Waar het veel vaker fout gaat, is als het verkeer dat harder rijdt dan de toegestane snelheid, ander verkeer gaat inhalen dat zich wel aan de toegestane snelheid (80) houdt. Daar is namelijk veel meer ruimte voor nodig, die vaak door bestuurders verkeerd wordt ingeschat. Die situaties blijven in de parallelstructuur bestaan en worden welhaast bevorderd door het "racebaan-effect". Wij hebben specifiek gevraagd of hier een gedegen onderzoek naar is gedaan en concluderen dat het antwoord daarop een duidelijke "nee" is. Het adhoc verrichten van een verkeersaudit maakt dat standpunt niet anders. Sterker nog, in de reactie van de gemeente op inspraakreactie van de Belangengroep Oost, zegt de gemeente zelf, dat de verkeersonveilige situaties

nu juist ontstaan door weggebruikers die harder rijden dan de toegestane snelheid (blz.7). Die situaties worden in de huidige plannen gehandhaafd en sterker nog, de weg wordt zodanig ingericht dat deze uitnodigt tot harder rijden dan toegestaan, met alle gevolgen van dien.

4. Totaaloplossing met Limburg

Weer een sterk staaltje ambtenarij om per provincie te denken en enkel en alleen te bespreken dat een eventuele Limburgse aanpassing ooit eens misschien zal aansluiten op het Brabantse deel, Dat is geen problemen oplossen, maar verplaatsen. Indiener doet nogmaals en indringend een beroep op de Raad om de gemeente te wijzen op het algemeen belang van een totaaloplossing voor zowel Brabant en Limburg. Dan is dat misschien lastig en zal het wat meer overleg kosten, maar het is nu ook niet uit te leggen, dat de weg in Deurne dan misschien wat veiliger wordt en 3 kilometer verderop de door u voorgestane zogenaamde "onveilige situatie" voort bestaat.

5. Geluidsoverlast remmend en optrekkend verkeer

Alleen indien het tracé zodanig verschoven wordt dat de grens van het noordelijke fietspad van de huidige Langstraat gerespecteerd wordt, is indiener bereid om dit bezwaar te laten vallen.

6. Lichtoverlast

Overlast van autolichten ontstaat, omdat de Nachtegaalweg als ontsluitingsweg wordt aangewezen. De koplampen van de auto's op de Nachtegaalweg schijnen recht op onze woning. Dat wordt nog versterkt door het feit dat de Nachtegaalweg aanzienlijk lager ligt dan de Langstraat. De koplampen van de auto's schijnen dan omhoog en hebben een veel groter bereik. Dit wordt geenszins verholpen met het verzuidelijken van het tracé.

7. Verkeersaantrekking Padbrugseweg

Doordat er een kruispunt gepland staat Langstraat/ Nachtegaalweg/ Padbrugseweg, kan het niet anders dan dat de Padbrugseweg meer zal uitnodigen tot gebruik. Primair blijft indiener bij zijn standpunt dat het (gedeeltelijk) verhard van deze weg de overlast tot een minimum zal beperken. Subsidiair is het afsluiten van de Padbrugseweg, bijvoorbeeld door een slagboom, een goede oplossing. Meer subsidiair stellen wij voor om nu een soort "nulmeting" te doen en deze te vergelijken met een meting nadat de plannen zijn gerealiseerd. Mocht dan alsnog blijken dat er meer verkeer gebruik maakt van de Padbrugseweg dan voorheen, dan zullen maatregelen en/of compensatie aan de orde zijn.

Reactie gemeente

1. Het ontwerp en daarmee het bestemmingsplan zijn bij de noordelijke parallelweg aangepast en versmald om het ruimtebeslag op de percelen verder terug te brengen. De Padbrugseweg wordt aangesloten op een (intelligente) Verkeer Regel Installatie (VRI) kruispunt in plaats van een rotonde, omdat een VRI kruispunt een betere doorstroming kent. Het ontwerp is daarmee sinds 2010 door gewijzigde inzichten gewijzigd. De wijzigingen waren nodig om de toegang tot de parallelwegen te verbeteren. Het verschuiven van de hoofdrijbaan in zuidelijke richting is onwenselijk omdat de "slinger" in de weg te groot zou worden en de veiligheid in het geding zou komen.
2. Met de herinrichting van de parallelweg wordt het verkeer met grote snelheidsverschillen, zoals afslaand verkeer, landbouwverkeer en ander autoverkeer, uit elkaar gehaald. Fietsverkeer en lokaal gemotoriseerd verkeer zullen met elkaar gebruik maken van de parallelweg. Een erftoegangsweg (de parallelwegen zijn erftoegangswegen) heeft een functie van uitwisseling van verkeer bij een gematigde snelheid. Op erftoegangswegen kan de weggebruiker alle soorten verkeersdeelnemers verwachten. Uit verschillende uitgevoerde verkeerstellingen (zie paragraaf 2.2.3

toelichting bestemmingsplan) is gebleken dat er ca. 11 tot 39 fietsers per spitsperiode van 4 uur per richting fietsen, waardoor de kans in de nieuwe situatie dat vrachtverkeer en fietsers elkaar tegenkomen in het algemeen klein is. Omdat er twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij na de inspraakfase in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Desondanks bleef er bij veel omwonenden twijfel over de veiligheid op de parallelwegen van 4,5 meter. Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is weliswaar gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was, maar naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestemmingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleken vanwege de daar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en 69
- ter hoogte van Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is.

Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers, die een rode kleur zullen krijgen.

3. Naast gevaarlijke manoeuvres van afslaand verkeer (met name door de erftoegangen op de hoofdrijbaan, waarbij auto's bijna stil staan), is het inderdaad ook zo dat onveilige situaties ontstaan met inhaalgedrag van mensen die harder rijden dan toegestaan. Dit gevaar bestaat helaas bij alle wegen en gebiedsontsluitingswegen van 80 km/uur. Waar mogelijk moeten we het echter niet nalaten om dergelijk gedrag te beïnvloeden of te voorkomen. Op verzoek van de provincie en gemeente heeft het Openbaar Ministerie besloten om vooruitlopend op de reconstructie, op twee locaties (locaties (nabij de twee nieuwe aansluitingen Nachtegaalweg en Oude Graaf/ Riet) flitspalen te plaatsen tussen Walsberg en Limburgse grens.
4. De provincie Noord-Brabant heeft veelvuldig overlegd met de provincie Limburg. Het is dan ook niet zo dat er geen oplossing op het Limburgse deel van de N270 gaat komen, maar deze zal later worden uitgevoerd dan die in het Brabantse deel. Uiteindelijk komt er een totaaloplossing waarmee de hele weg van Deurne tot Venray voldoet aan het principe Duurzaam Veilig. Gelet op de noodzaak vanuit veiligheid vinden wij het echter niet wenselijk om te wachten op de planuitwerking in Limburg, hoe eerder veilig, des te beter!
5. Graag verwijzen wij naar het gestelde onder punt 1.
6. De Nachtegaalweg was al een gebiedsontsluitingsweg. De situatie zal wat het aspect lichthinder niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Helaas is het niet mogelijk om de Nachtegaalweg hoger te leggen.
7. Het project herinrichting N270 trekt vrijwel geen extra verkeer aan ten opzichte van de autonome groei. Met andere woorden; de groei in verkeer ontstaat door de tijd, niet door het project. Het toevoegen van een kruispunt en de herinrichting zal daarom ook, zo verwachten wij, geen of vrijwel geen extra verkeer veroorzaken voor de Padbrugseweg. De suggestie dat mensen vaker onbedoeld de Padbrugseweg op rijden achten we onwaarschijnlijk en niet leiden tot overlast. Om deze verwachting te toetsen zal voor de start van de uitvoering voor alle zijwegen een nulmeting

worden gedaan en indien onverwacht toch veel extra verkeer op de Padbrugseweg ontstaat maatregelen worden genomen.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan: de aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:

- Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
- Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
- Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.

2.16 Zienswijze 16 (Fietzersbond)

Zienswijze

Een van de doelstellingen van de herinrichting van de N270 Deurne - Limburgse grens is:

"Het verbeteren van de fietsvoorzieningen. " Als we de aanpassingen van de verkeersvoorzieningen voor de fietser samenvatten, concluderen we:

- *Ruim 5 kilometer van de fietspaden wordt vervangen door ventwegen: dit is een verslechtering.*
- *De oversteek bij de Warande vervalst: dit is voor bewoners van de Walsberg een verslechtering.*
- *Er komen drie verkeerslicht-installaties op dit traject: dit is een verslechtering. Omdat onduidelijk is hoe de afstelling gaat worden. Wij zijn bang dat het "groen op aanvraag" wordt.*
- *De uitbreiding van enkele gedeeltes van de fietspaden van enkel naar tweerichtingen is een*
- *verbetering.*

Met andere woorden: met dit plan haalt u in ieder geval een van de doelstellingen niet.

1. *Indiener is tegen het voornemen om fietspaden te verruilen voor ventwegen waar 60 kilometer mag worden wordt gereden. Volgens indiener is dit hier niet nodig. Het landbouwverkeer zal immers via deze ventwegen worden afgewikkeld. De breedte van deze voertuigen en het snelheidsverschil t.o.v. fietsers zullen voor een inherent onveilige situatie zorgen. En sowieso is er dan geen sprake meer van een aantrekkelijk fietspad.*
2. *Het is wettelijk toegestaan om op 80 kilometer wegen het landbouwverkeer daar te laten rijden. Hierbij kunnen desgewenst zgn. passeerstroken worden aangelegd. Dit is ook een van de redenen voor het Ministerie van I&M geweest om landbouwvoertuigen toe te staan om harder dan 25 kilometer te rijden. Een alternatief is nog om plaatselijk te maximumsnelheid te verlagen naar 60 kilometer per uur. Vanwege de verkeersintensiteit is de doorstroming geen probleem. Het geluid zal door verlaging van de snelheid aanzienlijk afnemen. De fietspadenstructuur kan men dan handhaven.*
3. *In de nieuwsbrief nummer 4 van augustus 2017 stelt u al handhavingsmaatregelen voor (ook van de 60 kilometer per uur) zoals: extra bebording, volg-informatiesysteem in werking stellen, meer snelheidscontroles en flitskasten. Met andere woorden bovenstaande alternatieven zijn te handhaven.*
4. *De provincie Noord-Brabant initieert provincie breed veel plannen om het fietsverkeer te stimuleren. Ook samen met de Fietzersbond wordt hard gewerkt aan de verbetering van de fietsvoorzieningen. Dit plan past niet in dit provinciaal gedragen beleid.*
5. *Indien toch voor parallelwegen wordt gekozen, stellen we 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. Het Fietsberaad en ook de provincie Brabant adviseert voor een tweerichtingen fietspad*

minimaal een 3,5 maar liefst 4 meter breedte. Het ontwerp moet volgens indiener hierop worden aangepast.

- 6. Speciale aandacht vraagt indiener voor de afstelling van de twee verkeerslichten, richttijden voor de maximale wachttijden van de overstekende fietsers. Omdat de verkeerslichten voor het doorgaand verkeer op de hoofdrijbaan in principe op groen staan, betekent dit dat de overstekende fiets altijd rood licht heeft. Hierdoor wordt het risico vergroot dat de fietser de situatie zelf zal beoordelen en vaker door rood licht zal fietsen. Een ander effect is dat de snelheid van het doorgaand verkeer hoger zal worden omdat de automobilist het groene verkeerslicht zal willen halen. Indiener mist snelheid beperkende maatregelen bij deze kruisingen.*
- 7. Als de parallelwegen aangelegd worden dienen aan beide zijdes fietssuggestiestroken te worden aangebracht met voor allebei een rode kleuring. Hierdoor wordt door het wegbeeld dat ook fietsers gebruik maken van de parallelwegen zodat de veiligheid voor fietsers wordt verbeterd.*
- 8. U gaat bij het ontwerp van de parallelwegen uit van een breedte van de landbouwvoertuigen van maximaal 3,20 meter, helaas zijn er ontheffingsmogelijkheden waardoor een landbouwvoertuig met een breedte van 3,50 meter op de parallelwegen wordt toegestaan. Ook wordt er door u verondersteld dat de snelheid van landbouwvoertuigen niet meer zal zijn dan 25 km/ per uur. Helaas wordt er vaker harder gereden. Bovendien anticipeert u niet op de mogelijkheid dat er conform EU regels een snelheid van 40 km/ per uur zal worden toegestaan. Hierdoor maakt u de parallelwegen heel onveilig voor de fietser.*
- 9. Er worden bij de kruisingen met de ventwegen/ fietspaden geen snelheidsbeperkende maatregelen zoals plateaus voorzien. Voor de verkeersveiligheid is dit geen goede zaak.*

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt voor het project uitsluitend de locatie en daarbij mogelijke bouw- en gebruiksmogelijkheden. De weginrichting wordt normaliter in de uitvoeringsfase uitgewerkt. Het kan in zoverre ook niet in het plan worden geregeld. Zo regelt het bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen.

In paragraaf 2.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan zijn wel de projectdoelstellingen voor de reconstructie van de N270 verwoord. Er zijn 4 doelstellingen. Zoals daarbij aangegeven kunnen de doelstellingen worden bereikt door het nemen van een aantal maatregelen, zoals het verbeteren van de fietsvoorzieningen. Het is derhalve geen (op zichzelf staande) doelstelling van het project, maar een mogelijke maatregel.

1. Met de herinrichting van de parallelweg wordt het verkeer met grote snelheidsverschillen, zoals afslaand verkeer, landbouwverkeer en ander autoverkeer, uit elkaar gehaald. Fietsverkeer en lokaal gemotoriseerd verkeer zullen met elkaar gebruik maken van de parallelweg. Een erftoegangsweg (de parallelwegen zijn erftoegangswegen) heeft een functie van uitwisseling van verkeer bij een gematigde snelheid. Op erftoegangswegen kan de weggebruiker alle soorten verkeersdeelnemers verwachten. Uit verschillende uitgevoerde verkeerstellingen (zie paragraaf 2.2.3 toelichting bestemmingsplan) is gebleken dat er ca. 11 tot 39 fietsers per spitsperiode van 4 uur per richting fietsen, waardoor de kans in de nieuwe situatie dat vrachtverkeer en fietsers elkaar tegenkomen in het algemeen klein is. Omdat er twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij na de inspraakfase in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Desondanks bleef er bij veel omwonenden twijfel over de veiligheid op de parallelwegen van 4,5 meter. Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is weliswaar gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was, maar naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestem-

mingsplan is besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestemmingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleken vanwege de daar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en 69
- ter hoogte van Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is.

Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers, die een rode kleur zullen krijgen.

Parallelwegen buiten de bebouwde kom naast een gebiedsontsluitingsweg hebben doorgaans een snelheidsregime van 60 km/u.

2. De afslaan bewegingen van landbouwvoertuigen en andere voertuigen zorgen voor een onveilige situatie: bij het afslaan staan ze vrijwel stil. Auto's gaan deze voertuigen inhalen, waardoor ook gevaarlijke situaties ontstaan. Hoewel het misschien wettelijk toegestaan is om de landbouwvoertuigen op de hoofdrijbaan te houden, leidt het tot een onveilige en daarmee onhoudbare situatie. De N270 is een doorgaande verbinding, waarbij op de hoofdrijbaan 80 km/uur is toegestaan en op de parallelbaan 60 km/uur. De snelheid op de hoofdrijbaan is nodig om een goede doorstroming te creëren (in 2030 ca 15000 motorvoertuigen per etmaal). Een lagere snelheid op een bepaald wegvak op een doorgaande weg kan leiden tot onveilige situaties omdat de verlaging voor automobilisten verwarrend werkt. Dit kan leiden tot inhaalmanoeuvres die erg gevaarlijk zijn. Op verzoek van de provincie en gemeente heeft het Openbaar Ministerie besloten om vooruitlopend op de nieuwe inrichting op twee locaties (locaties (nabij de twee nieuwe aansluitingen Nachtegaalweg en Oude Graaf/ Riet) flitspalen te plaatsen tussen Walsberg en Limburgse grens.
3. De door indiener genoemde teksten zijn inderdaad opgenomen in de betreffende nieuwsbrief. Deze zien op de bestaande situatie. Het is de bedoeling om nu al maatregelen te treffen, voordat we starten met de uitvoering van de reconstructie van de weg. Naar aanleiding van de ongevallen (ook op het stuk ten westen van Walsberg) zijn provincie en gemeente hiermee bezig. Zoals hierboven ook aangegeven heeft, op verzoek van de provincie en gemeente, het Openbaar Ministerie besloten om op twee locaties flitspalen te plaatsen tussen Walsberg en Limburgse grens.
4. De provincie is zelf initiatiefnemer van dit project. De provincie heeft met de twee verkeersveiligheidsaudits (voor het principe van de parallelstructuur, voor breedtes van parallelwegen van 4,5 en 5.5m) nog extra laten onderzoeken of de parallelstructuur ook veilig is voor fietsers. Uit de audits die bij het bestemmingsplan zijn gevoegd is dit gebleken. Het project past daarmee binnen het beleid van de provincie.
5. Een vrij liggend fietspad naast de parallelstructuur brengt een te grote aanslag op ruimte teweeg, waarbij diverse woningen gesloopt moeten worden. In deze is nu eenmaal geen sprake van een volkomen 'blanco' situatie. Er is aangetoond dat de huidige oplossing veilig is, waarmee de aantasting van gronden en woningen niet opweegt tegen een vrij liggend fietspad. De vrij liggende tweerichtingen fietspaden blijven 3,5 meter breed, vanwege dat ruimtebeslag. Zoals onder punt 1 is aangegeven is besloten om de parallelwegen (m.u.v. 3 locaties) te verbreden naar 5,5 meter. Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen rode suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers.
6. 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. Zoals uitgelegd in de Themagewijze toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan heeft de afstelling van verkeerslichten een te hoog detailniveau, niet passend bij de bestemmingsplanfase. In de realisatiefase zullen de aandachtspunten van indiener worden meegenomen.

7. Naast de verbreding van de parallelwegen is besloten op deze wegen een suggestiestrook met een rode kleur toe te passen.
8. Bij de RDW kan ontheffing worden aangevraagd tot 3,5 meter. In Deurne zijn voor de gehele gemeente in 2017 in totaal 9 van dergelijke ontheffingen afgegeven. Wij passen dit aan in de toelichting, echter gezien het lage aantal en de aangepaste breedte van 5,5 meter op vrijwel alle parallelwegen, zijn geen belemmeringen op dit aspect te verwachten.
9. We passen drempels en plateaus toe omdat deze bijdragen aan het beheersen van de snelheid van het verkeer. Dit doordat er een hoogteverschil ten opzichte van de weg is. Daar waar we risico zien dat er overlast, geluid en trillingen, ontstaat door dit hoogteverschil, voeren we het plateau uit zonder hoogteverschil en met markeringen op het wegdek. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Kraaienhut, Oude Graaf en de Zandschelweg.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- In paragraaf 2.2.3 van de toelichting is de ontheffing die mogelijk is bij RDW opgenomen;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.

2.17 Zienswijze 17 (Langstraat 2)

Zienswijze

1. *Indiener woont aan de Langstraat 2 te Deurne. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de Langstraat aangemerkt als Vliersingel. Indiener heeft hier inmiddels al meerdere malen met de gemeente over gesproken maar zonder succes. Het gevolg is dat bezoekers veelal verkeerd rijden omdat Langstraat 2 op de kaarten van de gemeente niet bestaat:*



Indiener verzoekt om in het kader van dit bestemmingsplan de straatnamen op de juiste wijze op te nemen in het kaartmateriaal van de gemeente Deurne.

2. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor indiener nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indiener onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Voorop gesteld is dat indiener het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijft. Indiener wenst dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indiener acht de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden. Zo heeft u een oversteek opgenomen en slechts aan een zijde van de N270 geluidsschermen geplaatst. Indiener kan zich hiermee niet verenigen en lichten dat hierna toe.

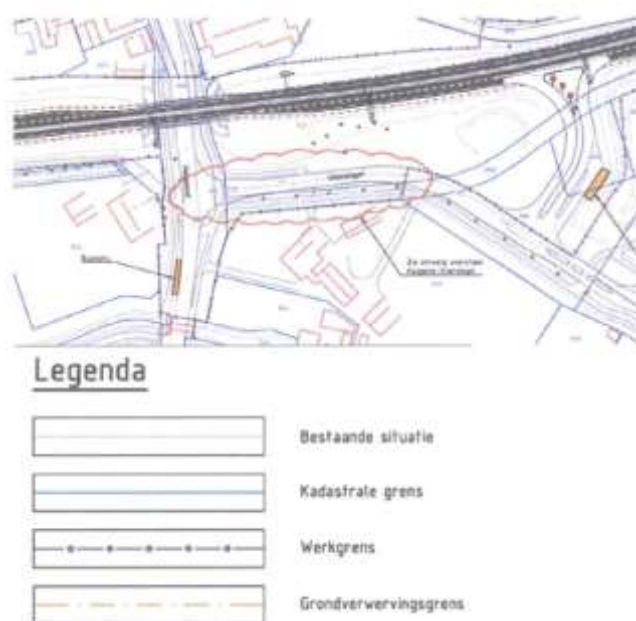
Naar de mening van indiener is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

3. Begrenzing van het plan

Indiener heeft geconstateerd dat hun perceel niet is opgenomen binnen de grenzen van het bestemmingsplan N270 Langstraat. Indiener verwijst daarvoor in de eerste plaats naar de verbeelding van ruimtelijkeplannen.nl.



Op de afbeelding is te zien dat de woning van indiener is gelegen in het bestemmingsplan Heiakker e.o./Noordrand. De weg voor de woning (Langstraat) is gelegen in het bestemmingsplan Walsberg 1e herziening. De N270 is gelegen in het ontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat. De maatregelen buiten de grenzen van het bestemmingsplan kunnen geen maatregelen zijn die plaatsvinden in het kader van dit bestemmingsplan. Indiener heeft geen andere besluiten gezien waaruit blijkt dat maatregelen worden genomen. Op de tekeningen die als bijlagen bij het bestemmingsplan zijn toegevoegd is echter te zien dat de "werkgrens" van het bestemmingsplan verder gaat dan de bestemmingsplangrenzen. Indiener verneemt daarom graag wat nu de werkelijke begrenzing is van het bestemmingsplan. Indiener is in ieder geval van mening dat werkgrens en bestemmingsplangrenzen gelijk moeten zijn in het kader van de rechtszekerheid.



Tot slot is op de tekening, behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan, dat de Langstraat (hier Vliersingel genoemd) een oversteek krijgt. Op de tekening wordt verwezen naar het ontwerp. Het ontwerp is echter niet als bijlage toegevoegd zodat het plan niet duidelijk maakt in hoeverre de oversteek onderdeel uitmaakt van het plan. Inmiddels heeft indiener de tekening via de gemeente ontvangen maar nog steeds is er geen koppeling met het bestemmingsplan. Indiener is van mening dat de maatregel ofwel onderdeel is van het bestemmingsplan ofwel thuishoort bij een ander bestemmingsplan (Walsberg 1e herziening).

4. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Indiener heeft de woning niet teruggezien in de rapportages. Indiener is van mening dat ook hun woning meegenomen moet worden in de onderzoeken. Indiener krijgt in het nieuwe plan, voor zover de weg onderdeel uitmaakt van dit plan, te maken met een fietsoversteek waarbij veel landbouw- en vrachtverkeer moet afremmen en weer optrekken. Daarnaast zorgt het

heuveltje voor trillinghinder omdat vracht- en landbouwverkeer geen last heeft van een klein heuveltje. Het gevolg is dat het vrachtverkeer dat "leeg" is, over de weg trilt.

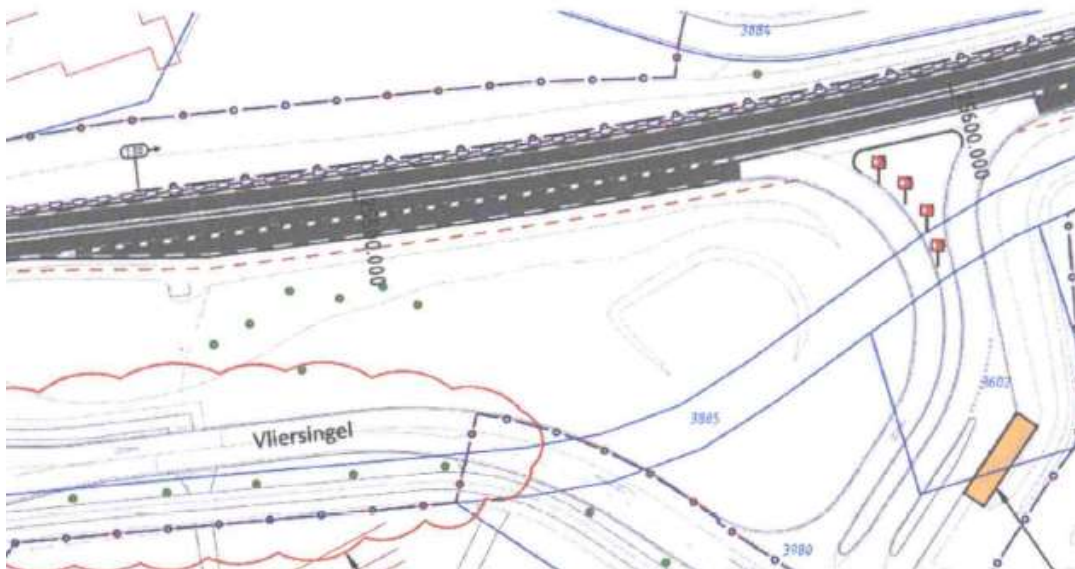
Dit is ten onrechte niet meegenomen in het onderzoek. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. Indiener kan zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indiener in deze casus geen nadeel zal ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indiener heeft geconstateerd dat het college geen onderzoek verricht naar

trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid. Juist nu het verkeer toeneemt en de weg een flink gedeelte dichterbij de woningen komt te liggen is het van belang dat bij het opstellen van een bestemmingsplan een onderzoek wordt verricht naar de te verwachten directe en indirecte trillingen.

5. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Indiener is in de onderzoeken ten aanzien van geluidsoverlast niet meegenomen. Waarom indieners niet zijn meegenomen is voor indieners niet duidelijk. Indiener verwacht namelijk, als gevolg van het gebruik van de N270 geluidsoverlast. Indiener kan zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst stelt indiener vast dat aan de zuidkant van de N270 geen geluidsscherm wordt opgenomen terwijl aan de overzijde wel een geluidsscherm wordt opgenomen:



Indiener heeft in de huidige situatie al last van geluidsoverlast op de bovenverdieping. In de nieuwe situatie, waarbij steeds meer verkeer gebruik zal maken van de N270, krijgt indiener te maken

met meer geluidsoverlast omdat aan de noordzijde een geluidsschermbord wordt opgericht. Het gevolg is dat het geluid van het verkeer wordt weerkaatst richting de woning van indiener. Voor zover het college stelt dat het geluidsschermbord absorberend is en geen gevolgen te ondervinden zijn, wijzen indieners erop dat in dat geval de gevolgen van het scherm en de gevolgen voor de woning van indiener onderzocht moet worden. Daar is op dit moment geen sprake van.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van ongeveer 35 meter doorsnede. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indiener is van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indiener verwijst hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

6. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indiener is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende boven provinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Wanssum, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen. Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstofbelasting.

7. Aanleg fietsoversteek

Indiener heeft geconstateerd dat de tekening die door de gemeente is overgelegd ertoe leidt dat de huidige fietsoversteek verder richting het Haageind wordt verplaatst. Anders gezegd: de fietsoversteek komt dicht bij het kruispunt te liggen. Indiener constateert dat daarmee wordt afgestapt van het uitgangspunt dat tussen de fietsoversteek en het kruispunt voldoende ruimte moet bestaan voor verkeer. Daar is in het voorliggende ontwerp geen sprake van. Indiener is van mening dat het college dient te onderzoeken A) waarom een fietsoversteek wordt verplaatst, B) waarom de fietsoversteek op een verhoging gerealiseerd moet worden en C) op welke wijze rekening is gehouden met de belangen van indiener.

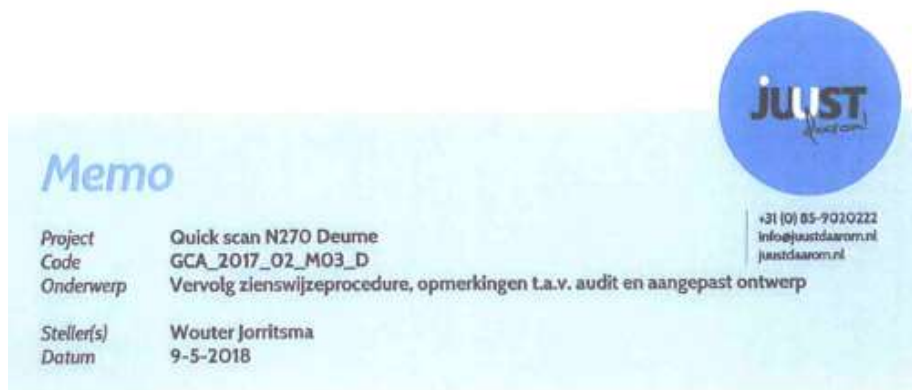
8. Het ontwerp saneringsprogramma

Het ontwerp saneringsprogramma is opgesteld voor de volgende adressen:

- Haageind 61 (geluidbron: Helmondsingel)*
- Reeksenakker 1, 3, 5 (geluidsbron: Langstraat)*
- Langstraat 3, 122, 128a, 130, 132, 140, 142a, 144, 146, 150, 152, 164, 63, 63a, 65, 67, 69, 71, 73, 77, 79, 83, 87, 89, 91, 97 (geluidsbron: Langstraat)*

Uit de stukken volgt niet waarom Langstraat 2 niet wordt meegenomen in het programma. Indiener ervaart al jarenlang geluidsoverlast in de woning als gevolg van de steeds drukker wordende N270. Met de geplande maatregelen en extra toevoer van verkeer verwacht indiener en meer geluidsoverlast. Indiener is van mening dat hun woning onderzocht dient te worden.

Bijlage bij deze zienswijze:



Het project N270 Deurne van de provincie Noord-Brabant is een nieuwe fase van de zienswijzeprocedure ingegaan. Hiervoor zijn de ontwerptekeningen aangepast en is aanvullende toelichting gegeven. Op basis hiervan hebben we een tweede verkeersinhoudelijke toets uitgevoerd als vervolg op onze quick scan van oktober 2017 op het eerste deel van de procedure. Deze tweede memo bestaat uit drie onderdelen:

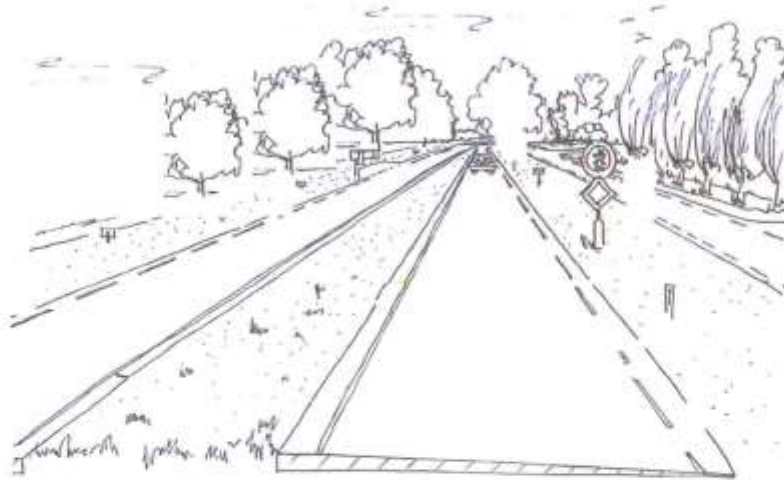
1. Toelichting en onderbouwing op tekortkomingen verkeersveilig ontwerp
2. Opmerkingen op het document met het besluit ten aanzien van de verkeersveiligheidsaudit
3. Aanvullende opmerkingen en bevindingen

1. Toelichting en onderbouwing op tekortkomingen verkeersveilig ontwerp

Gemeente en provincie beogen met voorliggend ontwerp een zo verkeersveilig mogelijke N270 te realiseren. Uitgangspunt hierbij zijn de verkeersongevallen en veiligheidsrisico's zoals die nu voorkomen. Deze hebben met name betrekking op het snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overig gemotoriseerd verkeer en op conflicten tussen doorgaand verkeer en afslaand, oprijdend en kruisend verkeer. Met de aanleg van een parallelstructuur worden deze verkeersveiligheidsknelpunten grotendeels weggenomen. De verschillende kruispunten met zijwegen en de erf- en perceel-aansluitingen worden opgeheven en via de parallelwegen ontsloten. Drie nieuwe kruispunten met verkeerslichten maken uitwisseling mogelijk tussen de N270 en de parallelstructuur. Landbouwverkeer wordt niet langer toegestaan op de hoofdrijbaan van de N270 en moet gebruik maken van de parallelwegen. Een consequentie van de keuze voor parallelwegen is dat op een aantal delen de vrijliggende (brom-/fietspaden worden opgeheven; dit verkeer wordt ook over de parallelweg afgewikkeld en dus gemengd met het onder andere het landbouwverkeer en overig bestemmingsverkeer. Deze oplossing, een doorgaande hoofdrijbaan met parallelwegen, is conform landelijke richtlijnen voor wegontwerp zoals in meerdere documenten beschreven door het CROW. De richtlijnen maken echter onderscheid in ideale en minimale vormgeving waarbij het ideale het uitgangspunt is voor ieder project.

Het ontwerp van de N270 gaat echter niet uit van het ideale. Dat strookt niet alleen met de veronderstelde werkwijze, maar strookt evenmin met het eigen uitgangspunt dat voor een optimaal verkeersveilige oplossing is gekozen. Dat er gegronde redenen kunnen bestaan waarom er van het ideale is afgeweken, laat onverlet dat het ideale op zijn minst benoemd en afgewogen moet zijn. In de planvorming van de N270 ontbreekt dit, of het wordt in elk geval onvoldoende wordt belicht. Kennelijk zijn er in eerdere processtadia al keuzes gemaakt en compromissen gesloten tot voorliggend ontwerp hebben geleid. In een afwegingsproces als onderdeel van de variantenstudie zou toegelicht moeten worden welke belangen tegenstrijdig met elkaar zijn en met welke onderbouwing keuzes zijn gemaakt die hebben geleid tot een minder ideaal ontwerp. Dit kan tot hetzelfde resultaat leiden zoals nu voorligt, maar dan is tenminste wel duidelijk dat het uitgangspunt daadwerkelijk een zo verkeersveilig mogelijk ontwerp is en het is inzichtelijk welke afwegingen en keuzes er gemaakt zijn die tot het niet-ideale voorkeursalternatief hebben geleid.

Zie hiervoor CROW-publicaties 330, *Handboek wegontwerp, Gebiedsontsluitingswegen* (2013) en 315, *Basissenmerken wegontwerp* (2012). Het ideale wegontwerp voor de hoofdrijbaan als zijnde een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, zoals de N270, is door het CROW als volgt schetsmatig geïllustreerd (publicatie 315):



Meest opvallende kenmerk is de middenberm zodat er sprake is van twee rijbanen, ieder met één rijstrook per richting. Deze voorziening beperkt een van de grootste risico's op dergelijke wegen, frontale aanrijdingen. Ook op de N270 is dit een vaak voorkomend type ongeval. De rijrichtingscheiding van 0,80 meter zoals nu in het ontwerp opgenomen, biedt slechts een beperkte verbetering van de huidige situatie: een middenberm zou een meer significante risicobeperking vormen. Andere cruciale basiskenmerken voor een verkeersveiligheid zoals bermverharding zijn in deze tekening niet zichtbaar maar wel aanwezig in het ontwerp van de N270.

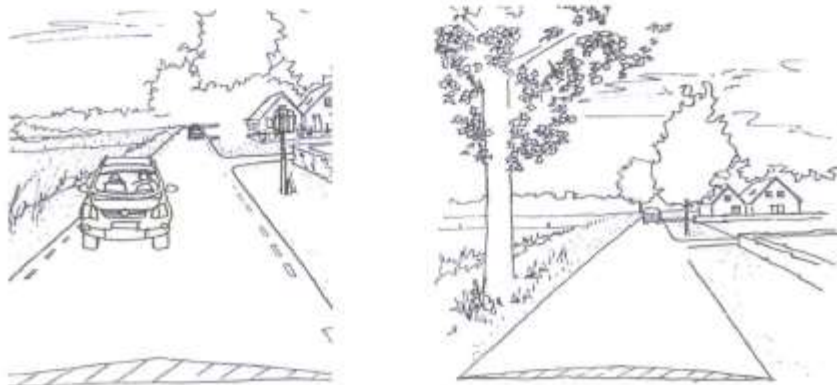
Ook de keuze voor parallelwegen ten koste van vrijliggende (brom-)fietspaden is een compromis dat teniet doet aan het ideale uitgangspunt. Het verkeersveiligheidsrisico tussen landbouwverkeer en overig gemotoriseerd verkeer wordt fors kleiner, daarvoor in de plaats komt een toegenomen risico tussen landbouwverkeer en het kwetsbare langzame verkeer zoals de fietsers. Nu stellen richtlijnen dat dit weliswaar een acceptabel compromis is, maar dat het geen optimale oplossing is. Een ideaal, dus verkeersveilig wegontwerp voorziet ook in een eigen voorziening voor het (brom-)fietsverkeer, en dus voor (het behoud van) een vrijliggend (brom-)fietspad als aanvulling op de parallelweg: "op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn parallelwegen vaak ook bedoeld voor landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Waar dit het geval is, is het wenselijk om langs de parallelweg een vrijliggend fietspad te realiseren" (CROW 315, 5.5.5, p.120). Hier blijkt ook uit dat bromfietsers van de erftoegangsweg gebruik kunnen maken en dat het fietspad exclusief voor fietsers is.



Breedte parallelweg

De parallelwegen in het voorliggende plan worden conform richtlijnen ingericht als erftoegangswegen (buiten de bebouwde kom, 60 km/u). Er worden twee varianten toegepast: een parallelweg met een verhardingsbreedte van 4,5m en met een verhardingsbreedte van 5,5m. De bredere variant is in elk geval toegepast op de zogenaamde landbouwroute (of LOG-route) en ook op de parallelwegen waar een hogere intensiteit wordt verwacht. De andere delen, dus met lagere intensiteiten, zijn ontworpen met een verhardingsbreedte van 4,5m. Zowel het projectteam als de verkeersveiligheidsaudit stellen dat deze breedtes toereikend zijn. Het CROW heeft echter meerdere publicaties met richtlijnen die betrekking hebben op toepassing en uitvoering van erftoegangswegen en parallelwegen. Daaruit blijkt dat beide gekozen breedtes weldegelijk onvoldoende zijn: er moet namelijk uit worden gegaan van de juiste maatgevende situatie, en dat is in het geval van de N270 tweerichtingsverkeer voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor fietsers. Het zogenaamde ideale profiel heeft zodoende een verhardingsbreedte van 5,5m (CROW 351, V8, p.227), waarbij de richtlijnen uitgaan van een maximale snelheid van 30 km/u. Bij 60 km/u zou dus een nog bredere verharding benodigd zijn. In publicatie 329, het handboek wegontwerp voor buiten de bebouwde kom en dus met 60 km/u als uitgangspunt, stelt het CROW dat een verhardingsbreedte van 6,0m het maximum is voor een erftoegangsweg en dat dat ook past bij de maatgevende situatie met ook vrachtverkeer in twee richtingen (CROW 329, paragraaf 5.3). De intensiteiten zijn hierbij niet relevant. Aangezien die situatie overeenkomt met de parallelwegen in het project zouden deze dus een verhardingsbreedte moeten hebben van 6,0m.

Volgende aandachtspunt is de *inrichting* van de parallelwegen. Uitgangspunt van erftoegangswegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, is een zeer sobere inrichting zonder markering (belijning). Buiten de kom kan wel kantmarkering toegepast worden bij hogere intensiteiten, waar sprake van is in het geval van de N270. We spreken dan over een type 1 erftoegangsweg (CROW-publicatie 315, p.54-55). Kantmarkering houdt in dat de rijbaan is ingedeeld in een rijloper (tussen de kantmarkering) en in uitwijkstroken (c.q. redresseerstroken, tussen de kantmarkering en de bermen). Alle verkeer, dus ook fietsers, maakt gebruik van de rijloper en kan indien nodig uitwijken. Bij hoge intensiteiten fietsverkeer kunnen fietsstroken in plaats van uitwijkstroken worden toegepast. In het geval van de N270 kan niet gesproken worden van hoge fietsintensiteiten. Bovendien vereisen fietsstroken een minimale breedte (zie ook onder 2). In combinatie met de voorgeschreven maximum totale verhardingsbreedte leidt dit tot een smalle rijloper zodat het alleen toegepast kan worden in situaties met beperkt gemotoriseerd verkeer. Met vracht- en landbouwverkeer in twee richtingen is dit niet toepasbaar op de N270.



De schematische vormgeving van erftoegangswegen types 1 (links) en 2, volgens CROW 315.

2. Opmerkingen op besluit audit

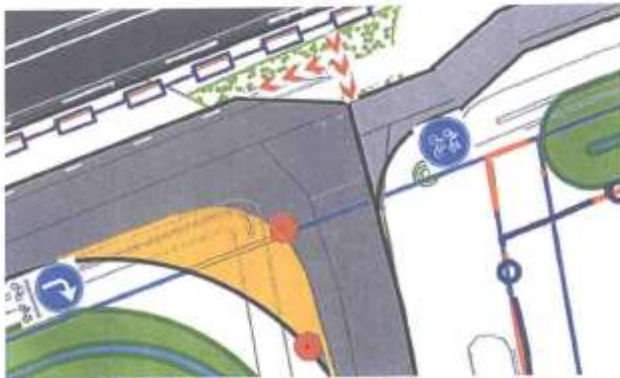
Document: Besluit over aangedragen actiepunten uit Verkeers Veiligheids Audit (VVA) van DTV Consultants, projectnummer D03071.000210.0123, referentie 079716131 B, 26 maart 2018, Arcadis.

1.7, p.5, fietsstrook

De audit adviseert om ook op de 5,5m brede parallelwegen een redresseerruimte van 0,25m toe te passen. Dit wordt niet overgenomen omdat "het scheiden van fiets- en landbouwverkeer" belangrijker wordt geacht dan het voldoen aan de richtlijnen voor de minimale breedte van een fietsstrook. Met een breedte van slechts 0,90m kan echter niet gesproken worden over een fietsstrook, ook niet van een fietssuggestiestrook. Deze breedte is onvoldoende om redelijkerwijs door fietsers gebruikt te kunnen worden, er is niet voor niets een minimale breedte van 1,7m voorgeschreven (CROW 351, paragraaf 5.5.4 (p.119) en voorzieningenblad 15 (p.236)). Er wordt zo schijnveiligheid gecreëerd wat voorkomen moet worden: landbouwverkeer krijgt de suggestie dat fietsers rechts van de markering blijven terwijl fietsers daar niet of nauwelijks goed kunnen rijden en zodoende meer links rijden. De beoogde scheiding zal dus achterwege blijven. Als niet gekozen wordt voor volwaardige fietsvoorzieningen moet ook niet gekozen worden voor schijnmaatregelen, en dus moet er ook hier een smallere redresseerstrook (c.q. uitwijkstrook) toegepast worden waarbij fietsers de rijloper delen met het overige verkeer. De rijloper wordt dan breder. Bovendien wordt in de tekst gesproken over 'fietsstroken', in de tekening zijn het echter stroken zonder aanduiding en dus zonder betekenis. Ofwel schijnveiligheid.

1.11, p.7, overgang Trienenbergweg

De audit adviseert om de overgang van parallelweg naar fietspad en de boog naar de Trienenbergweg aan te passen. De overgang is onvoldoende duidelijk voor gemotoriseerd verkeer en de boog is zodanig ruim dat onwenselijk hoge snelheden mogelijk zijn. Dit advies wordt niet overgenomen omdat de ruime boog noodzakelijk is voor het ontwerpvoertuig. Met een eenvoudige aanpassing kan echter aan beide wensen voldaan worden: maak de feitelijke boog krapper maar leg hiernaast een rabatstrook aan die gebruikt kan worden door het ontwerpvoertuig. Door de vormgeving van deze rabatstrook in bijvoorbeeld kasseien wordt oneigenlijk gebruik door ander verkeer ontmoedigt. Vormgeving moet wel zorgvuldig uitgewerkt worden zodat ook bijvoorbeeld fietsers niet per ongeluk van de rabatstrook gebruik maken. De overgang naar (brom-)fietspad (éénrichting) kan verduidelijkt worden door het begin van het (brom-)fietspad te verplaatsen zodat deze minder in het verlengde van de rijloper ligt, maar wel in het verlengde van de route van de (brom-)fietsers. Beide zaken in een zeer eenvoudige schets met de rabatstrook in geel:



3. Eigen opmerkingen en bevindingen

1. Bushaltes na kruispunt

De bushaltes zijn gesitueerd na het kruispunt Nachtegaalweg/Padburgseweg. Het kan het overwegen waard zijn om deze haltes te voorzien van een verkeerslicht en ze op te nemen in de verkeersregelinstantie van het kruispunt. Wegrijdende bussen kunnen in conflict komen met voertuigen die door groen rijden. Dat verkeer is mogelijk niet bedacht op uit stilstand wegrijdende bussen, andersom kunnen bussen de snelheid van dit verkeer verkeerd inschatten. Door een negenoog bij de halte te plaatsen, kan een bus alleen wegrijden als bijvoorbeeld het doorgaande verkeer rood heeft. De bus zou wel gecombineerd kunnen worden met het groen van de zijwegen, die snelheid is immers ook laag.

2. Landbouwverkeer van en naar Limburg

Omdat de parallelwegen niet doorgetrokken worden tot in Limburg, moet landbouwverkeer bij het nieuwe VRI-kruispunt nabij de Kraaienhut uitwisselen tussen hoofdrijbaan en parallelrijbaan. In de uitwerking van het ontwerp, bv. ten aanzien van de verkeersborden en in de uitwerking van de verkeersregelinstantie moet hier zorgvuldig aandacht aan besteed worden om twee redenen: het moet juridisch kloppen en het moet voor al het verkeer duidelijk zijn wat ze kunnen verwachten en waar ze rekening mee dienen te houden. Hierbij moet ook afgewogen worden of ook de brommobielen naar de hoofdrijbaan gaan, of dat zij van het (brom-)fietspad gebruik blijven maken.

3. Keerberwegingen bij pechhavens

Zeker in de eerste periode na openstelling is het denkbaar dat verkeer de verkeerde route kiest en wil omdraaien om alsnog op een parallelweg te geraken. Hiervoor kunnen de pechhavens gelegenheid bieden wat tot verkeersveiligheidsrisico's kan leiden. Om dit te beperken kunnen, al dan niet tijdelijk, aanvullende maatregelen genomen worden om het keren te verhinderen. Bijvoorbeeld met aanvullende elementen in de rijrichtingscheiding van de rijbaan.

4. Begroeiing tussenberm en lichthinder

In de toelichting is in algemene zin aangegeven dat de berm tussen hoofdrijbaan en parallelweg wordt ingericht met hagen. Aanbevelenswaardig is het om ter hoogte van de T-kruispunten van de parallelwegen voor zodanige begroeiing te kiezen dat eventuele lichthinder wordt weggenomen van het verkeer vanuit die zijwegen op het verkeer op de hoofdrijbaan. Dergelijke lichthinder kan verwarrend zijn en wellicht tot schrikreacties leiden. Schetsvoorbeeld Karveldweg met aanvullend groen in tussenberm:



5. Vormgeving (brom-)fietspad Nachtegaalweg

Het (brom-)fietspad aan de zuidzijde van de N270, westelijk van de Nachtegaalweg, is een éénrichtingspad. Om onjuist gebruik verder tegen te gaan, kan de hoek bij de fietsoversteek aan de oostzijde van het kruispunt aangepast worden door een haakse boog toe te passen. Eenvoudig schetsvoorstel zie boven.

6. Breedte (brom-)fietspaden in relatie tot brommobielen

In het ontwerp komen verschillende éénrichtings-(brom-)fietspaden voor. Deze hebben een verhardingsbreedte van 2,5m conform richtlijnen. Met aftrek van de redresseerstroken en kantmarkering is de effectieve breedte 2,1m. Een aandachtspunt is dat ook brommobielen van deze ruimte gebruik moeten maken. Het normvoertuig van een brommobiel heeft een breedte van 1,5m maar heeft een wettelijk maximum van 2,0m. Dit zal dus passen op binnen het gekozen profiel, maar er moet wel rekening mee worden gehouden bij een verdere uitwerking. Bijvoorbeeld ten aanzien van boogstralen, opstel- en manoeuvreerruimte en eventuele voertuigwerende voorzieningen.

5. Vormgeving (brom-)fietspad Nachtegaalweg

Het (brom-)fietspad aan de zuidzijde van de N270, westelijk van de Nachtegaalweg, is een éénrichtingspad. Om onjuist gebruik verder tegen te gaan, kan de hoek bij de fietsoversteek aan de oostzijde van het kruispunt aangepast worden door een haakse boog toe te passen. Eenvoudig schetsvoorstel zie boven.

6. Breedte (brom-)fietspaden in relatie tot brommobielen

In het ontwerp komen verschillende éénrichtings-(brom-)fietspaden voor. Deze hebben een verhardingsbreedte van 2,5m conform richtlijnen. Met aftrek van de redresseerstroken en kantmarkering is de effectieve breedte 2,1m. Een aandachtspunt is dat ook brommobielen van deze ruimte gebruik moeten maken. Het normvoertuig van een brommobiel heeft een breedte van 1,5m maar heeft een wettelijk maximum van 2,0m. Dit zal dus passen op binnen het gekozen profiel, maar er moet wel rekening mee worden gehouden bij een verdere uitwerking. Bijvoorbeeld ten aanzien van boogstralen, opstel- en manoeuvreerruimte en eventuele voertuigwerende voorzieningen.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Voorop staat dat straatnamen niet door een bestemmingsplan worden geregeld. Desondanks is op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan, de kaart van het dwarsprofiel en het voorlopig (weg)ontwerp inderdaad de verkeerde straatnaam opgenomen. Dit wordt aangepast bij vaststelling. Op het digitale bestemmingsplan (www.ruimtelijkeplannen.nl) is wel de correcte straatnaam zichtbaar. In het kadastrale kaartmateriaal van de gemeente heet deze straat Langstraat. Echter, los van het bestemmingsplan wordt als oplossing de mogelijkheid van een naamswijziging verder onderzocht.
2. En 3.

Sinds 2009 zijn de gemeente Deurne en de Provincie bezig met opstellen van een ontwerp voor de herinrichting. Er zijn hiervoor fases doorlopen die door de afweging van belangen langzaam zijn getrechterd van het samen met de omgeving afstemmen van de doelstellingen, naar de afweging van mogelijke alternatieven, naar het uitwerken van het gezamenlijk gekozen voorkeursalternatief en het voorlopig ontwerp dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan. De milieuaspecten zijn onderzocht en er zijn maatregelen opgenomen om eventuele negatieve gevolgen (zoals de geluidssituatie) te verkleinen. De omgeving is sinds 2009 betrokken bij alle stappen die zijn doorlopen. Elke keuze die is gemaakt is voorafgegaan door een duidelijk navolgbare belangenafweging. Ook na de eerste versie van het voorlopig ontwerp is nog in verschillende fases op perceelniveau geoptimaliseerd. In sommige gevallen wegen belangen van weggebruikers en veiligheid zwaarder dan de individuele belangen, maar dat wil niet zeggen dat die belangen niet zijn afgewogen. In de toelichting bij het bestemmingsplan is de belangenafweging beschreven. Wij kunnen de mening van indiener dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging niet onderschrijven. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane gebruiks- en bouw mogelijkheden. De locatie waar het geluidscherm gebouwd moet worden is in het bestemmingsplan N270 Langstraat vastgelegd, met de daarbij behorende bouwregels (o.a. bouwhoogte). Verschillende bestemmingsplannen kunnen daarbij op elkaar aansluiten. Voor het vernemen van plangrenzen van dit bestemmingsplan wordt verwezen naar het bestemmingsplan zoals te raadplegen is via o.a. www.ruimtelijkeplannen.nl.

Op het ontwerp van de weg, die als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd, zijn ook een aantal maatregelen voorgesteld die zijn omringd door een 'wolkje'. Hier bestaat het voornemen om de fietsoversteek aan te passen.

De voorgenomen maatregelen zijn daar nu al uit te voeren. Ze passen in de gebruiks- en bouw mogelijkheden van het daar geldende bestemmingsplan Walsberg 1^e herziening. De maatregelen gaan wel mee in het contract voor de aannemer. Een (verdergaande) koppeling met het bestemmingsplan N270 Langstraat is dus niet nodig of vereist. Omdat de maatregelen ter hoogte van Langstraat 2 en 4 binnen het daar geldende bestemmingsplan vallen behoeven voor deze maatregelen geen extra onderzoeken te worden uitgevoerd. Bij het bepalen van de bestemming in het daar geldende bestemmingsplan is immers al onderzocht of de mogelijkheden tot belemmeringen zouden leiden (hetgeen niet het geval was, zodat de bestemming destijds is toegekend). Voor de delen die in het onderhavige bestemmingsplan zijn gelegen is aanvullend een onderzoek uitgevoerd dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd.

4. In het ontwerpbestemmingsplan was al een extra onderbouwing opgenomen waarin beschreven was waarom wij geen trillinghinder verwachten in dit project. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze onderbouwing verder uitgewerkt en is door een trilling-specialist nogmaals naar het project gekeken. In dit onderzoek wordt bevestigd dat er geen trillinghinder is te verwachten. Het onderzoek is als extra bijlage bij het bestemmingsplan en bij deze Nota van Zienswijzen opgenomen.
5. De woning Langstraat 2 is in tegenstelling tot de woning Langstraat 4 in het akoestisch onderzoek inderdaad niet meegenomen. Dit is hersteld. De woning is nu opgenomen onder waarnomeerpunt 539. Hierover het volgende:
 - Uit bijlage C van het aangepaste akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting maximaal 58 dB bedraagt in zowel de huidige (2018) als de toekomstige situatie (2030). Er is sprake van een zogenoemde 'reconstructiewoning' als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd. Nu bij de Langstraat 2 geen sprake is van een verhoogde geluidsbelasting, is daarvan geen sprake. De herinrichting van de N270 betreft voor de woning Langstraat 2 daarom geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
 - Na het treffen van de maatregelen (stiller asfalt en geluidsschermen) om reconstructie-situaties elders op te lossen neemt in de toekomstige situatie de geluidbelasting op Langstraat 2 af van 58 naar 56 dB. Dit betekent dus een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Bij de beoordeling of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, dient te worden uitgegaan van hetgeen het bestemmingsplan in de omgeving toelaat (o.a. ABRS 4 april 2018, no. 201606951/1/A1). Het huidige bestemmingsplan en daarvoor geldende bestemmingsplannen maken voor de bestaande woning van indiener al een gebiedsontsluitingsweg (de huidige N270) mogelijk. Het nieuwe bestemmingsplan maakt ten opzichte van het vorige bestemmingsplan alleen mogelijk dat een geluidsscherm wordt geplaatst aan de noordzijde. In het kader van de reconstructie van de N270 worden diverse maatregelen uitgevoerd, zoals zogenoemd 'geluidsarm asfalt' en geluidsschermen. Na maatregelen bedraagt de geluidbelasting maximaal 56 dB op de woning Langstraat 2 (bijlage E van het aangepast akoestisch onderzoek). Dit is dus een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het akoestisch onderzoek laat zien dat de planontwikkeling geen negatieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat ter plaatse van Langstraat 2. Naar aanleiding van diverse ingediende zienswijzen hebben wij een extra motivering opgenomen in zowel het akoestisch onderzoek als de toelichting van het bestemmingsplan over het aspect "goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar

woon- en leefklimaat". Voor de onderbouwing of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is een integrale afweging uitgevoerd. Belangrijke aspecten die beschouwd zijn, zijn: de cumulatie van verschillende geluidbronnen, geluid afkomstig van 30 km/h wegen, de geluidbelasting in de bestaande situatie, beoordeling of sprake is van een geluidluwe gevel (geluidbelasting als gevolg van een weg ≤ 48 dB) en de beoordeling van het geluidniveau in de tuin van woningen. Ondanks de aanleg van de parallelstructuur op andere delen van het traject van de N270, neemt de geluidsbelasting op de woningen af. Bij iedere woning is sprake van minimaal één geluidluwe gevel, waarbij de 48 dB niet wordt overschreden, en ook in de tuin aan de geluidluwe gevel wordt de 48 dB niet overschreden. Bij de saneringswoningen zijn er aanvullende geluidmaatregelen voorgesteld. Er is geen sprake van cumulatie met andere geluidsbronnen. Op basis van deze argumentatie kan geconcludeerd worden, dat na uitvoering van het plan er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat daarmee sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Voorgaande maakt dat het onderzoeken naar verdergaande maatregelen aan de zuidzijde van de N270 niet noodzakelijk is.

Het geluidscherm aan de noordzijde van het tracé wordt of deels transparant en hellend (alleen de bovenste meter is transparant) of geheel geluidsabsorberend uitgevoerd. De mogelijke plaatsing van geluidschermen onder een hellingshoek zorgt er juist voor dat er geen reflectie richting uw woning optreedt. De plaatsing van de geluidschermen onder een hoek heeft tot doel om ongewenste reflecties richting de overzijde te voorkomen. Hier is onderzoek naar gedaan door TNO; dit is beschreven in de Richtlijnen geluidschermen langs autowegen (DWW-2003-086). In het contract voor de aannemer wordt een hellingshoek van 20 graden als eis opgenomen als gekozen wordt voor een transparant scherm. Op basis van het onderzoek wordt er geen negatief effect aan de overzijde (bij uw woning) verwacht.

Indiener verwijst naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 29 maart 2017 met nummer 20168664/1/R6. Deze uitspraak heeft inderdaad betrekking op de maximale mogelijkheden binnen het gebied met een verkeersbestemming. In die uitspraak was ter plaatse van de woning van de betreffende appellant geen akoestisch onderzoek uitgevoerd, omdat enkel een fietspad en watergang werd aangelegd/gewijzigd. De daar geldende bestemming 'Verkeer' voorziet naast een fietspad ook aanlegmogelijkheden voor een weg. Ondanks een definitief vastgesteld ontwerp en het feit dat er geen aanleiding is hiervan af te wijken, heeft de Afdeling in die zaak bepaald dat akoestisch onderzoek ingesteld had moeten worden naar de geluidbelasting die door de woning van de appellant zou worden ondervonden vanwege de weg. In het geval van de woning aan de Langstraat 2 gaat het om een andere situatie, omdat in de betreffende uitspraak geen akoestisch onderzoek was uitgevoerd. Ter plaatse van de woning aan de Langstraat 2 is echter wel een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waaruit o.a. is gebleken dat er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De verkeersbestemming is ter plaatse van de woning van indiener inderdaad circa 35 meter breed. De maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan worden bepaald door o.a. de opgenomen dwarsprofielen en aanduidingen waar de gebiedsontsluitingsweg (de hoofdrijbaan) en de erftoegangswegen (de parallelwegen) liggen.

6. De herinrichting van de N270 waarbij wordt voldaan aan de eisen vanuit Duurzaam Veilig, trekt op zichzelf vrijwel geen verkeer aan. De toename van het verkeer ontstaat door de zogenaamde autonome ontwikkeling (inclusief N279), dus door de loopt der tijd. Doordat het project geen extra verkeer aantrekt verslechtert de luchtkwaliteit niet door de herinrichting. Het uitgevoerde onderzoek voldoet aan de eisen uit wet- en regelgeving op dit aspect.

7. De voorgenomen aanpassing aan het kruispunt Haageind, ter plaatse van het onder 3 aangegeven 'wolkje', komt juist tegemoet aan een creëren van een grotere afstand tussen het kruispunt en de verhoogde (en veiligere) oversteek voor de fietsers. De fietsoversteek komt verhoogd verder van de kruising te liggen zodat de huidige oversteek veiliger wordt gemaakt. Dit is in overleg gebeurd met de wijkraad, dorpsraad, wijkbeheer en basisschool.
8. Een woning is een saneringswoning wanneer de geluidbelasting op 1 maart 1986 hoger is dan 60 dB(A). Langstraat 2 staat niet op saneringslijst uit 1995 en ook niet op de eindmeldingslijst uit 2008. Dit betekent de geluidbelasting op 1 maart 1986 60 dB(A) of lager is. Gelet op huidige geluidbelasting van 59 dB kan daarmee worden verondersteld dat de woning terecht niet op de saneringslijst staat. De Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant bevestigt voornoemde veronderstelling. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting in 1986 59 dB(A) bedraagt en daarmee terecht niet is aan te merken als saneringswoning.

Reactie op Bijlage

Quickscan N270 Deurne Code GCA_2017_02_M03_D Datum 09-05-2018 Adviesbureau Juust

Pagina 1 en 2

Het rapport stelt dat er uitgegaan moet worden van de meest optimale inrichting conform de richtlijnen van het CROW. Binnen het project zijn, binnen de in de planstudie geldende kaders zoals minimaal ruimtegebruik, de volgende doelen gesteld:

- verbeteren van de verkeersveiligheid
- verbeteren van de doorstroming
- verbeteren van de leefbaarheid

Deze doelen veroorzaken tegenstrijdige belangen waardoor het niet mogelijk is om alleen vanuit verkeersveiligheid alle optimale ontwerpelementen in te passen. Een voorbeeld hiervan is het in passen van een hoofdrijbaan, met parallelwegen én vrij liggende fietspaden. Een dergelijke inrichting conflicteert met verschillende doelen op het gebied van leefbaarheid. Het ruimtebeslag van een dergelijk wenselijke verkeersveilige inrichting vraagt namelijk om het verwijderen van een groot aantal woningen en overige gebouwen.

Zoals de rapportage correct concludeert, is het ontwerp tot stand gekomen op basis van een afstemming van de verschillende belangen vanuit de gestelde doelen. Echter voldoet het ontwerp wel aan de gestelde richtlijnen conform het CROW. Rekening houdend met alle relevante aspecten is het optimale ontwerp opgesteld.

Pagina 3 Breedte parallelweg

Het CROW handboek wegontwerp, deel erftoegangswegen, paragraaf 5.3 behandelt de rijbaanbreedtes van parallelwegen. Hier wordt het volgende gesteld:

Het dwarsprofiel (verhardingsbreedte) van een erftoegangsweg is afhankelijk van de intensiteit en de samenstelling van het gemotoriseerde (langzaam) verkeer en van het aantal fietsers. De verhardingsbreedte kan variëren van 2,50 meter (breedte afgestemd op één vrachtauto of landbouwvoertuig) tot 6,00 meter (breedte afgestemd op maatgevende ontmoeting van fiets-vrachtauto-fiets).

De maat van 6,00 m is de maximaal breedte welke geadviseerd wordt. Deze maat brengt echter ook nadelen met zich mee op het gebied van passeersnelheden. Een combinatie van een brede weg met lage verkeersintensiteiten zorgen voor een hogere passeersnelheid.

Dit in combinatie met de gestelde doelen is reden geweest om niet het maximale profiel toe te passen maar het gebruikelijke profiel te hanteren conform figuur 5.3 uit paragraaf 5.3, namelijk een parallelweg met een rijbaanbreedte van 5,50m, voorzien van een rijloper van 3,00m en suggestiestroken van 1.25m.

Pagina 4 Opmerkingen op besluit audit

Gesteld wordt dat suggestiestroken van 0,90m breed te smal zijn. Dit is een juiste constatering. In de verdere uitwerking zal dit worden aangepast naar suggestiestroken van 1,25m breed (inclusief markering) conform figuur 5.3 uit paragraaf 5.3 van het handboek wegontwerp, deel erftoegangswegen.

Pagina 4 Overgang Trienenbergweg

Het ontwerp bevindt zich in een voorontwerpfase. Het ontwerp wordt in een vervoltraject verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Voorgestelde optimalisaties zijn onderdeel van de uitwerking naar een definitief ontwerp. Bebordingsplannen worden ook in dit stadium uitgewerkt. De voorgestelde optimalisatie zal hierbij worden bekeken.

Pagina 5 Eigen opmerkingen en bevindingen

Bushaltes na kruispunten

Het is in de verkeerswetgeving geregeld dat een bus buiten de bebouwde kom alleen een haltekom mag verlaten wanneer dit op een veilige manier kan. Dan mag ook pas de richtingaanwijzer aan worden gezet. Een bus die een haltekom verlaat buiten de bebouwde kom heeft geen voorrang. De betreffende situatie is een standaard situatie. Er is daarom geen reden om af te wijken van deze landelijke regels en extra maatregelen door te voeren.

Landbouwverkeer van en naar Limburg

Bij de uitwerking naar een definitief ontwerp wordt ook het bebordings- en markeringsplan opgesteld. Hierin wordt de uitwisseling van landbouwverkeer van en naar de hoofdrijbaan in geregeld.

Keerbewegingen bij pechhavens

De wegbeheerder richt de weg in volgens de geldende ontwerprijchlijnen. Oneigenlijk gebruik kan nooit helemaal tegen worden gegaan. Het plaatselijk toepassen van een rijbaanscheiding is niet wenselijk, omdat weggebruikers hier niet op berekend zijn. Plaatselijke rijbaanscheidingen vormen een groot gevaar voor motorrijders en hulpdiensten.

Inpassing groen in tussenbermen

Uitwerking van het groenplan is onderdeel van het definitief ontwerp. Er is kennis genomen van de opmerking.

Pagina 6

Vormgeving (brom)fietspad Nachtegaalweg

Binnenbochten zoals beschreven in de situatie welke niet bereden worden, worden standaard uitgevoerd met een bochtstraal van 1,00m.

Breedte (brom)fietspaden

De breedte van 2,50m voor een eenrichtingsfietspad is conform de CROW-richtlijnen.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- Bijlage 1 bij de toelichting is aangepast in die zin dat de breedte van fietssuggestiestroken is aangepast van 0,90 m naar 1,25 m;
- Bijlage 1 bij de toelichting is aangepast, de straatnaam bij Langstraat 2 en 4 is aangepast.
- Bijlage 3 van de toelichting is aangepast met de toevoeging van de rekenresultaten voor Langstraat 2.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.18 Zienswijze 18 (Langstraat 4)

Zienswijze

1. Straatnaam

Indiener woont aan de Langstraat 4 te Deurne. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de Langstraat aangemerkt als Vliersingel. Indiener heeft hier inmiddels al meerdere malen met de gemeente over gesproken maar zonder succes. Het gevolg is dat bezoekers veelal verkeerd rijden omdat Langstraat 4 op de kaarten van de gemeente niet bestaat: Indiener verzoekt om in het kader van dit bestemmingsplan de straatnamen op de juiste wijze op te nemen in het kaartmateriaal van de gemeente Deurne.

2. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor indiener nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indiener onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indiener het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijft. Indiener wenst dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indiener acht de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden. Zo heeft u een oversteek opgenomen en slechts aan een zijde van de N270 geluidsschermen geplaatst. Indiener kan zich hiermee niet verenigen

en lichten dat hierna toe. Naar de mening van indiener is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

3. Begrenzing van het plan

Indiener heeft geconstateerd dat hun perceel niet is opgenomen binnen de grenzen van het bestemmingsplan N270 Langstraat. Indiener verwijst daarvoor in de eerste plaats naar de verbeelding van ruimteplannen.nl (zie foto bij zienswijze 17). Op de afbeelding is te zien dat de woning van indiener is gelegen in het bestemmingsplan Heiakker e.o./Noordrand. De weg voor de woning (Langstraat) is gelegen in het bestemmingsplan Walsberg 1e herziening. De N270 is gelegen in het ontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat. De maatregelen buiten de grenzen van het bestemmingsplan kunnen geen maatregelen zijn die plaatsvinden in het kader van dit bestemmingsplan. Indiener heeft geen andere besluiten gezien waaruit blijkt dat maatregelen worden genomen.

Op de tekeningen die als bijlagen bij het bestemmingsplan zijn toegevoegd is echter te zien dat de "werk grens" van het bestemmingsplan verder gaat dan de bestemmingsplangrenzen. Indiener verneemt daarom graag wat nu de werkelijke begrenzing is van het bestemmingsplan. Indiener is in ieder geval van mening dat werk grens en bestemmingsplangrenzen gelijk moeten zijn in het kader van de rechtszekerheid. (zie figuur bij zienswijze 17).

Tot slot is op de tekening, behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan, dat de Langstraat (hier Vliersingel genoemd) een oversteek krijgt. Op de tekening wordt verwezen naar het ontwerp. Het ontwerp is echter niet als bijlage toegevoegd zodat het plan niet duidelijk maakt in hoeverre de oversteek onderdeel uitmaakt van het plan. Inmiddels heeft indiener de tekening via de gemeente ontvangen maar nog steeds is er geen koppeling met het bestemmingsplan. Indiener is van mening dat de maatregel ofwel onderdeel is van het bestemmingsplan ofwel thuishoort bij een ander bestemmingsplan (Walsberg 1e herziening).

4. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Indiener heeft de woning niet teruggezien in de rapportages. Indiener is van mening dat ook hun woning meegenomen moet worden in de onderzoeken. Indiener krijgt in het nieuwe plan, voor zover de weg onderdeel uitmaakt van dit plan, te maken met een fietsoversteek waarbij veel landbouw- en vrachtverkeer moet afremmen en weer optrekken. Daarnaast zorgt het heuveltje voor trillinghinder omdat vracht- en landbouwverkeer geen last heeft van een klein heuveltje. Het gevolg is dat het vrachtverkeer dat "leeg" is, over de weg trilt.

Dit is ten onrechte niet meegenomen in het onderzoek. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. Indiener kan zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indiener in deze casus geen nadeel zal ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indiener heeft geconsta-

teerd dat het college geen onderzoek verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid. Juist nu het verkeer toeneemt en de weg een flink gedeelte dichterbij de woningen komt te liggen is het van belang dat bij het opstellen van een bestemmingsplan een onderzoek wordt verricht naar de te verwachten directe en indirecte trillingen.

5. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Indiener is in de onderzoeken ten aanzien van geluidsoverlast niet meegenomen. Waarom indieners niet zijn meegenomen is voor indieners niet duidelijk. Indiener verwacht namelijk, als gevolg van het gebruik van de N270 geluidsoverlast. Indiener kan zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst stelt indiener vast dat aan de zuidkant van de N270 geen geluidsscherm wordt opgenomen terwijl aan de overzijde wel een geluidsscherm wordt opgenomen (zie uitsnede bij zienswijze 17).

Indiener heeft in de huidige situatie al last van geluidsoverlast op de bovenverdieping. In de nieuwe situatie, waarbij steeds meer verkeer gebruik zal maken van de N270, krijgt indiener te maken met meer geluidsoverlast omdat aan de noordzijde een geluidsscherm wordt opgericht. Het gevolg is dat het geluid van het verkeer wordt weerkaatst richting de woning van indiener. Voor zover het college stelt dat het geluidsscherm absorberend is en geen gevolgen te ondervinden zijn, wijzen indieners erop dat in dat geval de gevolgen van het scherm en de gevolgen voor de woning van indiener onderzocht moet worden. Daar is op dit moment geen sprake van.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van ongeveer 35 meter doorsnede. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indiener is van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indiener verwijst hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

6. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indiener is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende boven provinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Wanssum, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen. Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstofbelasting.

7. Aanleg fietsoversteek

Indiener heeft geconstateerd dat de tekening die door de gemeente is overgelegd ertoe leidt dat de huidige fietsoversteek verder richting het Haageind wordt verplaatst. Anders gezegd: de fietsoversteek komt dicht bij het kruispunt te liggen. Indiener constateert dat daarmee wordt afgestapt van het uitgangspunt dat tussen de fietsoversteek en het kruispunt voldoende ruimte moet bestaan voor verkeer. Daar is in het voorliggende ontwerp geen sprake van. Indiener is van mening dat het college dient te onderzoeken A) waarom een fietsoversteek wordt verplaatst, B) waarom de fietsoversteek op een verhoging gerealiseerd moet worden en C) op welke wijze rekening is gehouden met de belangen van indieneer.

8. Het ontwerpsaneringsprogramma

Het ontwerpsaneringsprogramma is opgesteld voor de volgende adressen:

- *Haageind 61 (geluidbron: Helmondsingel)*
- *Reeksenakker 1, 3, 5 (geluidsbron: Langstraat)*
- *Langstraat 3, 122, 128a, 130, 132, 140, 142a, 144, 146, 150, 152, 164, 63, 63a, 65, 67, 69, 71, 73, 77, 79, 83, 87, 89, 91, 97 (geluidsbron: Langstraat)*

Uit de stukken volgt niet waarom Langstraat 4 niet wordt meegenomen in het programma. Indiener ervaart al jarenlang geluidsoverlast in de woning als gevolg van de steeds drukker wordende N270. Met de geplande maatregelen en extra toevoer van verkeer verwacht indiener en meer geluidsoverlast. Indiener is van mening dat hun woning onderzocht dient te worden.

Voor de Bijlage zie zienswijze 17.

Reactie gemeente

Voor de reactie op deze zienswijze en de bijbehorende bijlage verwijzen wij naar zienswijze 17. In aanvulling op het gestelde in zienswijze 17 voor wat betreft punt 5 het volgende. De woning Langstraat 4 is in het akoestisch onderzoek meegenomen onder waarneempunt 513 en 514:

- Uit bijlage C van het aangepaste akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting maximaal 59 dB bedraagt in zowel de huidige (2018) als de toekomstige situatie (2030). Er is sprake van een zogenoemde 'reconstructiewoning' als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd. Nu bij de Langstraat 4 geen sprake is van een verhoogde geluidsbelasting, is daarvan geen sprake. De herinrichting van de N270 betreft voor de woning Langstraat 4 daarom geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
- Na maatregelen bedraagt de maximale geluidbelasting 57 dB op de woning Langstraat 4 (bijlage E van het aangepast akoestisch onderzoek). Dit is net als bij de Langstraat 2 ook een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

In aanvulling op het gestelde in zienswijze 17 voor wat betreft punt 8 het volgende.

Een woning is een saneringswoning wanneer de geluidbelasting op 1 maart 1986 hoger is dan 60 dB(A). Voor Langstraat 4 is op 5 augustus 1986 een bouwvergunning verleend. Dit betekent dat Langstraat 4 op basis van de bouwvergunning (van na 1 maart 1986) niet op de saneringslijst uit 1995 en eindmeldingslijst uit 2008 staat. Om die reden is Langstraat 4 terecht niet aan te merken als saneringswoning.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).

- Bijlage 1 bij de toelichting is aangepast in die zin dat de breedte van fietssuggestiestroken is aangepast van 0,90 m naar 1,25 m;
- Bijlage 1 bij de toelichting is aangepast, de straatnaam bij Langstraat 2 en 4 is aangepast. In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.19 Zienswijze 19 (Langstraat 63a)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden.

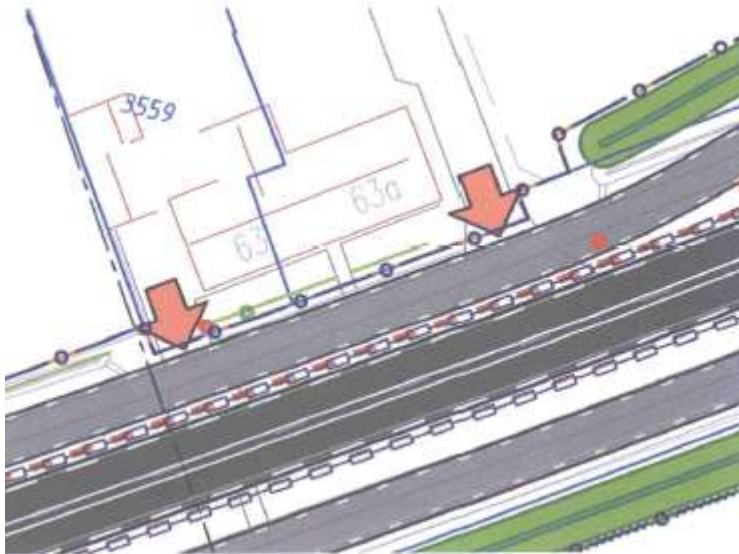
Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen. Indieners hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoek te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van indieners zijn meegenomen. Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen. Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen. De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. Indieners wonen op dit moment is een bosrijke en groene omgeving.

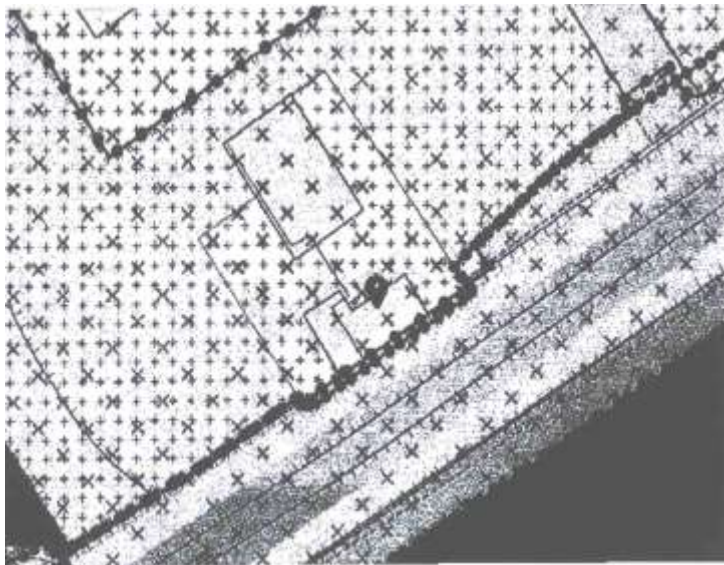
Op dit moment ligt de woning van indieners op ongeveer 12 meter van de N270:



Het voorliggende tracé verandert in principe niets aan de afstand tussen de woning en tracé maar indieners krijgen in plaats van een fietspad een parallelweg op ongeveer 4 meter van de woning. Dat betekent dat zij ten opzichte van de huidige situatie meer verkeer op kortere afstand van de woning moeten dulden:



Op de hiervoor weergegeven tekening (geen onderdeel van het bestemmingsplan maar slechts een bijlage van de toelichting) is zichtbaar dat indieners te maken krijgen met een parallelweg en direct aansluitend aan de parallelweg de N270. Door het voorliggende plan wordt deze omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht te liggen van de gevel van de woning:



De situatie wijzigt voor indieners ingrijpend. Indieners worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid. In het verlengde daarvan wijzen indieners erop dat zij door het voorliggende ontwerp te maken krijgen met veel transportbewegingen van en naar agrarische bedrijven. Landbouwvoertuigen en vrachtwagens kiezen immers de snelste weg (indieners komen daar later in deze zienswijze nog uitgebreid op terug).

Het gevolg van de voorgenomen wijzigingen is dat de waarde van de woning fors daalt. Het verkeer komt gevoelsmatig door de woonkamer waarbij heeft te gelden dat het voornamelijk zwaar landbouwverkeer is dat gebruik zal maken van de parallelweg. Indieners hebben in het kader van de voorbereidingen meerdere malen kenbaar gemaakt dat zij zich niet kunnen verenigen met een weg op dergelijke korte afstand van hun woonkamer. Indieners vragen zichzelf waarom de gemeente geen re-

kening heeft gehouden met het verplaatsen van de N270 zodat de parallelweg verder van de woning komt te liggen.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan. Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad geïnformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270.

Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te

wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. U hebt in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270. Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid. Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan niet duidelijk is. Niet alleen indieners maar nagenoeg alle bewoners van de Langstraat hebben geen idee hoe het tracé eruit komt te zien. Daar komt bij dat navraag bij de medewerkers van de gemeente en provincie ertoe leidt dat evenmin duidelijkheid ontstaat. Simpelweg omdat de medewerkers die duidelijkheid niet kunnen geven. Op informatieavonden wordt aangegeven dat in dit plan enkel het kader wordt gegeven en dat later de definitieve invulling bekend wordt gemaakt. Gelet op die uitslatingen en de planverbeelding dienen indieners rekening te houden met een verkeersbestemming op ongeveer 4 meter van de voorgevel. Dat betekent ook dat bij de berekeningen ten aanzien van trilling, geluid en fijnstof uitgegaan moet worden van deze afstanden. Er is namelijk geen koppeling gemaakt met een inrichtingstekening van het tracé. Indieners hebben kennisgenomen van de tekeningen uit de toelichting (bijlage bij de toelichting). Op basis van die tekeningen wordt een parallelweg ingetekend voor de woning en wordt een sloot aangelegd aan beide zijden van het perceel. Of dat de daadwerkelijke invulling wordt is voor indieners echter een groot raadsel. Het gevolg van deze insteek is echter wel belangrijk in deze procedure. Nu geen duidelijke inrichting bekend is gemaakt en evenmin onderdeel is van het voorliggend bestemmingsplan dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het plan. Uitgaande van die maximale mogelijkheden moeten indieners rekening houden met een verkeersbestemming aan de voorkant en zijkant van het perceel (slechts 4 meter):



Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Voor zover het college betekenis hecht aan de toelichting van het bestemmingsplan wijzen indieners erop dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van de juridische beoordeling van het

plan. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg. Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het Waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding. Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijkt gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.

6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- *Alternatief 1: 'Sobere oplossing'*
- *Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'*
- *Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'*

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen.

Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen onlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- *Mate van doelbereik*
- *Effecten voor de omgeving*
- *Kosten*

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaanvalutingen en zijwegen	0+	+	++
• Afnahme landbouwverkeer	+	+	++
• Afnahme gemiddelde snelheid	0	0	0
Oversmeetbaarheid	+	+	+
Doorstrooming	+	+	++
Omrijdtijden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0-	0-	0-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is. Indieners wijzen erop dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemmt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is. Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden.

Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul-opname uitgevoerd".

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de

bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners hebben kennisgenomen van het feit dat de parallelwegen worden aangelegd met halfverharding. Op informatieavonden is verteld dat het grasbetontegels zullen worden. Indieners vrezen voor forse trillinghinder als gevolg van het verkeer dat gebruik maakt van de ruimte van de grasbetontegels. Indieners hebben de aanwezigheid van de halfverharding niet kunnen herleiden uit het bestemmingsplan en verzoeken u inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn van de aan te brengen halfverharding voor trillinghinder. Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270. De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven. De doelstellingen van het project zijn:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van de doorstroming
- Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast
- Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbetert. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden. Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeersveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

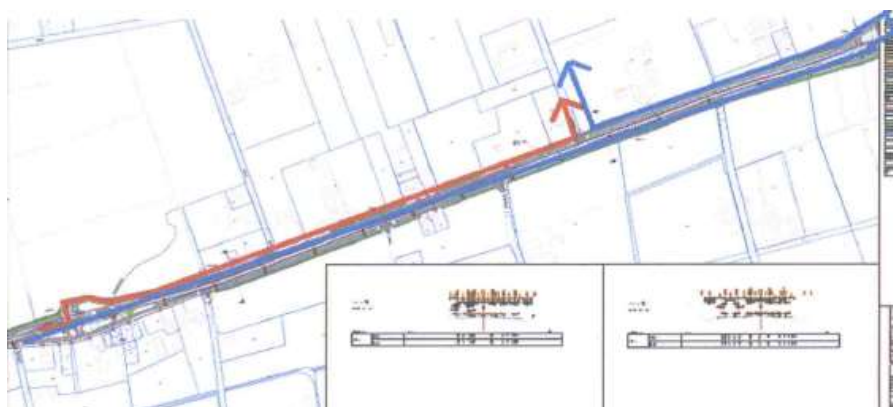
- Een vrij liggend fietspad niet noodzakelijk is om tot een veilig ontwerp te komen; de parallelwegen krijgen wel fietssuggestiestroken
- Een maximumsnelheid van 60 km/u past bij dit type weg en zorgt niet voor een onveilige situatie
- Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk
- De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen
- Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietzers en gemotoriseerd verkeer veiliger is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de combinatie van langzaam-rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt

gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen. Eerder in deze zienswijze hebben indieners toegelicht dat zij, met voorliggend plan, worden geconfronteerd met veel agrarisch verkeer terwijl de parallelweg voor de woning van indieners slechts een breedte heeft van 4,5 meter in plaats van 5,5 meter (zoals op de landbouwroute). Indieners hebben daar in de vorige zienswijze ook expliciet op gewezen. In de reactie van de gemeente wordt gesteld dat 4,5 meter voldoende is omdat er weinig verkeer van deze weg gebruik zal maken. De agrarische route is de route die gevolgd zal worden. Kennelijk gaat u er nog steeds vanuit dat ondernemers omrijden. Dat is niet het geval. Indieners hebben getracht om met de volgende foto uitleg te geven over het gebruik van de weg:



Op bovenstaande foto is met blauw de landbouwroute weergegeven. Het verkeer dat van Deurne komt en naar het achterliggende gebied aan de noordzijde dient te gaan moet eerst naar de kruising bij de Nachtegaalweg rijden. Bij de kruising dient het verkeer vervolgens linksaf te slaan en weer terug te rijden richting de Zandschelweg. Aangezien er geen enkele beperking opgelegd is ten aanzien van het gebruik van andere routes is de kans bijzonder groot dat agrarisch verkeer kiest voor de route. Dat betekent dat het verkeer vanuit Deurne bij de eerste kruising linksaf gaat en de parallelweg op gaat richting de Zandschelweg. Het verkeer kiest nu eenmaal de kortste route. De blauwe route is 2 km terwijl de rode route slechts 1 km is. Die route zal dus intensiever gebruikt worden dan de transportroute. In dat geval is 4,5 meter niet voldoende. In de vorige zienswijze hebben indieners aangegeven dat de parallelweg breder moet worden in verband met veiligheid. Indieners voegen daar het volgende aan toe.

U heeft in beginsel twee keuzes voor wat betreft het landbouwverkeer richting de Zandschelweg. De eerste keuze is dat u ervoor zorgt dat gemotoriseerd verkeer op de parallelweg niet af kan slaan naar de Zandschelweg (landbouw-verkeer moet dan dus wel omrijden). Mocht u niet bereid zijn om een dergelijke voorziening op te nemen dan dient u ervoor te zorgen dat de parallelweg ook voldoende ruimte

heeft voor het passeren van agrarisch verkeer alsmede auto's en fietsers. In de reactie op de zienswijzen en in de verkeersaudit wordt gesproken over grasbetontegels zodat het verkeer elkaar kan passeren op de parallelweg. Indieners kunnen zich niet verenigen met deze optie. Allereerst zijn indieners van mening dat de parallelweg an sich breder moet worden. Ten tweede zijn indieners van mening dat de grasbetontegels vervangen moeten worden door afgewerkte betonranden. Het gevolg is dat iedereen gebruik kan maken van die ruimte en met name de geluidsoverlast en trillinghinder beperkter is. Aangezien u naar de mening van indieners onvoldoende heeft gedaan met de reacties van de door indieners ingeschakelde deskundige hebben indieners wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties zijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichtbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft. Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van

geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer alsmede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Indieners hebben kennisgenomen van het feit dat de parallelwegen worden aangelegd met halfverharding. Op informatieavonden is verteld dat het grasbetontegels zullen worden. Indieners vrezen voor forse geluidsoverlast als gevolg van het verkeer dat gebruik maakt van de ruimte van de grasbetontegels. Indieners hebben de aanwezigheid van de halfverharding niet kunnen herleiden uit het akoestisch rapport en verzoeken inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn van de aan te brengen halfverharding voor geluid.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Bovenprovinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof-belasting.

12. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra versterking in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten/ greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook blijkt niet uit het plan welke maatregelen/voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen. De aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instantie door de aanwezige greppels op te heffen.

Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemte te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en bermsloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

13. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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. Wat de waarde van de woning van indiener betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn, dat hieraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Mocht er sprake zijn van een verwachte waardevermindering, dan staat de mogelijkheid open om een plan-schadeclaim in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.

De afstand van het verkeer tot de woning wordt inderdaad kleiner. Het aantal vervoersbewegingen wordt in totaal niet meer, maar in plaats van alleen fietsers zal in de toekomstige situatie ook (lokaal vracht) verkeer en landbouwverkeer van de parallelweg gebruik maken. Onderzocht is of dit juridisch gezien een onaanvaardbare aantasting is van het woon- en leefklimaat van indiener. Uit de uitgevoerde onderzoeken (zoals geluid, luchtkwaliteit, bodem, verkeer) is dit niet gebleken. Ten aanzien van het gestelde verplaatsen van de N270, zodat de parallelwegen verder van de woning komt te liggen het volgende. Vanuit veiligheid is het voor een doorgaande weg met een snelheid van 80 km/uur van belang dat de weg in een vloeiende lijn gelegen is. As-verschuivingen (bijvoorbeeld in dit geval naar het zuiden) zorgen voor flauwe bochten die gevaarlijk zijn. Het verschuiven van het tracé naar het zuiden zou in deze situatie een bocht tot gevolg hebben ter hoogte van het Riet, hetgeen niet wenselijk is.

2. Na de inspraakronde en na de eerste ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan waren er in het plan veel zaken gewijzigd op het gebied van geluid. De locatie en hoogte van schermen was zodanig gewijzigd dat wij vonden dat het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage zou moeten liggen. Ook zijn er inderdaad zorgen geuit over de veiligheid van het wegontwerp. Die extra periode hebben wij ook benut om nog eens kritisch naar het ontwerp te kijken en een extra verkeersveiligheidsaudit te doen om nogmaals te bezien of ons ontwerp voldoet aan de normen vanuit Duurzaam Veilig. Uit deze audit is nogmaals naar voren gekomen, dat het ontwerp, met de parallelwegen, voldoet aan de vereisten van Duurzaam Veilig. Gebleken is ook dat ondanks dit extra onderzoek, wij het gevoel van onveiligheid niet overal konden wegnemen. Naar aanleiding van de zienswijzen is nogmaals naar de breedte van de parallelwegen gekeken en is ervoor gekozen om op zoveel mogelijk punten een breedte van 5,5 meter toe te passen. Onder punt 8 wordt deze aanpassing en de gevolgen voor u als uitzonderingslocatie, verder beschreven. In de raadsinformatiebrief is aangegeven wat wij gingen doen in de tussenliggende periode. In de jaren die vooraf zijn gegaan is veelvuldig met de omgeving in overleg getreden. De alternatiefafweging is in werkateliers met de omgeving uitgevoerd. In de periodes tussen het voorontwerpbestemmingsplan, het eerste en het tweede ontwerpbestemmingsplan is op vele aspecten tegemoetgekomen aan de wensen van omwonenden. In de toelichting van het bestemmingsplan is hier een overzicht van opgenomen. Naar aanleiding van de zienswijzen is bij de vaststelling van het bestemmingsplan besloten de parallelwegen te verbreden naar 5,5 meter (m.u.v. drie locaties), eveneens een wens van veel omwonenden. De keuze voor het huidige ontwerp is onzes inziens in voortdurend overleg met omwonenden tot stand gekomen en met afweging van alle belangen die gelden rondom het project. Het is niet mogelijk om aan ieder individueel belang tegemoet te komen.
3. Sinds 2009 zijn de gemeente Deurne en de Provincie bezig met opstellen van een ontwerp voor de herinrichting. Er zijn hiervoor fases doorlopen die door de afweging van belangen langzaam zijn getrechterd van het samen met de omgeving afstemmen van de doelstellingen, naar de afweging

van mogelijke alternatieven naar het uitwerken van het gezamenlijk gekozen voorkeursalternatief en het voorlopig ontwerp dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan. Alle mogelijke milieuaspecten zijn onderzocht en er zijn maatregelen opgenomen om eventuele negatieve gevolgen (zoals de geluidssituatie) te verkleinen. De omgeving is sinds 2009 betrokken bij alle stappen die zijn doorlopen. Elke keuze die is gemaakt is voorafgegaan door een duidelijk navolgbare belangenafweging. Ook na de eerste versie van het voorlopig ontwerp is nog in verschillende fases op perceelniveau geoptimaliseerd. In sommige gevallen wegen belangen van weggebruikers en veiligheid zwaarder dan de belangen van omwonenden, maar dat wil niet zeggen dat die belangen niet zijn afgewogen. In de toelichting bij het bestemmingsplan is de belangenafweging beschreven. Wij kunnen de mening van indiener dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging niet onderschrijven. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de locatie en daarbij mogelijke bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt het bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen. Na het eerste ontwerpbestemmingsplan hebben wij ter verduidelijking van het tracé aan het bestemmingsplan dwarsprofielen toegevoegd, zodat in het bestemmingsplan ook geborgd is waar de hoofdrijbanen, parallelwegen, bermen, watergangen et cetera komen te liggen. Gezien de maximale mogelijkheden van het plan, kan dan niet de hoofdrijbanen tegen het perceel van indiener gerealiseerd worden. Het is ons bekend, dat dwarsprofielen op dit moment nog niet juridisch juist in het bestemmingsplan zijn gekoppeld. Dit wordt in het vast te stellen plan alsnog gedaan. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van deze profielen, de maatregelen zijn dus ook passend bij de locatie van de inrichting uit de dwarsprofielen. De watergang komt in de toekomst in beheer bij de gemeente Deurne. Echter het waterschap stelt nog altijd regels aan de omvang van de watergang en het dwarsprofiel. Naast de dwarsprofielen zullen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan de aanduiding 'erftoegangsweg' voor de parallelwegen en 'gebiedsontsluitingsweg' voor de hoofdrijbanen worden toegevoegd, zodat nog duidelijker is waar deze zijn gelegen.

4. En 5. Wij verwijzen naar de antwoorden onder 2 en 3.
6. In paragraaf 1.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan was beschreven welke alternatieven in het verleden zijn onderzocht en hoe de afweging van het voorkeursalternatief heeft plaatsgevonden. Om het totale proces van alternatievenafweging nog duidelijker te presenteren hebben wij in het vast te stellen bestemmingsplan ervoor gekozen om de beschrijving uit het ontwerpbestemmingsplan verder uit te breiden en als los document als bijlage aan de toelichting en deze Nota van Zienswijzen te voegen. Als bijlage bij dit document hebben wij eveneens de planstudie uit 2014 toegevoegd.
7. In het ontwerpbestemmingsplan was reeds een extra onderbouwing opgenomen waarin beschreven was waarom wij geen trillinghinder verwachten in dit project. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze onderbouwing verder uitgewerkt en is door een trilling-specialist nogmaals naar het project gekeken. In dit onderzoek is bevestigd dat voor het project geen trillinghinder verwacht wordt. Het onderzoek is als extra bijlage bij het bestemmingsplan en bij deze Nota van Zienswijzen opgenomen.
8. Met de herinrichting van de parallelweg wordt het verkeer met grote snelheidsverschillen, zoals afslaand verkeer, landbouwverkeer en ander autoverkeer, uit elkaar gehaald. Fietsverkeer en lokaal gemotoriseerd verkeer zullen met elkaar gebruik maken van de parallelweg. Een erftoegangsweg (de parallelwegen zijn erftoegangswegen) heeft een functie van uitwisseling van verkeer bij een gematigde snelheid. Op erftoegangswegen kan de weggebruiker alle soorten verkeersdeelnemers verwachten. Uit verschillende uitgevoerde verkeerstellingen (zie paragraaf 2.2.3 toelichting bestemmingsplan) is gebleken dat er ca. 11 tot 39 fietsers per spitsperiode van 4 uur per richting

fietsen, waardoor de kans in de nieuwe situatie dat vrachtverkeer en fietsers elkaar tegenkomen in het algemeen klein is. Omdat er twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij na de inspraakfase in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Desondanks bleef er bij veel omwonenden twijfel over de veiligheid op de parallelwegen van 4,5 meter. Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is weliswaar gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was, maar naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestemmingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleken vanwege de daar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en de locatie van indiener: 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en 69
- ter hoogte van Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is. Hoewel derhalve voor de locatie van indiener sprake is van een breedte van 4,5 meter wegens ruimtegebrek willen wij nogmaals benadrukken dat deze breedte veilig is.

Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen rode suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers. Het ruimtebeslag dat een vrij-liggend fietspad naast een parallelstructuur nodig heeft is zodanig groot dat gekozen is voor de combi parallelstructuur (parallelweg voor verkeer en fietsers), hetgeen een veilige oplossing is. Indiener geeft aan dat het landbouwverkeer niet zal omrijden. Voor aanvang van de uitvoering van het project zal voor alle zijwegen een nulmeting worden gehouden om te monitoren of de verkeerdrukke op de zijwegen toeneemt door het project. Mocht de toename tot overlast leiden zullen alsnog maatregelen (waarbij kan worden gedacht aan een verbod voor niet- bestemmingsverkeer) worden genomen. Door de verbreding van de parallelwegen is een verbod voor verkeer naar het achterland omdat deze de kortste weg kiezen niet meer noodzakelijk. Omdat de wegen worden verbreed zal bij de parallelwegen die 5,5 meter worden geen gebruik meer gemaakt worden van grasbetontegels.

Voor de reactie op de rapportage van Juust adviseurs in de bijlage van de zienswijzen verwijzen wij naar zienswijze 17.

9. Rechtszekerheid

Bij het tweede ontwerpbestemmingsplan hebben wij aan de toelichting van het bestemmingsplan dwarsprofielen toegevoegd, zodat duidelijk is waar de hoofdrijbanen, parallelwegen, bermen, watergangen et cetera komen te liggen. In het vast te stellen plan zullen we deze dwarsprofielen ook koppelen aan de regels en als bijlage bij die regels toevoegen zodat de inrichting ook juridisch vastgelegd is. De aannemer moet het project straks uitvoeren binnen de grenzen van het bestemmingsplan. Door de dwarsprofielen juridisch bindend te maken, moet de aannemer deze volgen en is er nog meer rechtszekerheid dan al het geval was in het voorontwerpbestemmingsplan en beide ontwerpbestemmingsplannen.

10. Geluid

De realisatie van de parallelwegen zijn samen met de wijziging van de N270 beoordeeld. Hiervoor

is gekozen, omdat de aan te leggen parallelstructuur bij de N270 hoort en een directe relatie heeft met deze weg. Indien de nieuw aan te leggen parallelwegen afzonderlijk (als nieuwe situatie in het kader van de Wet geluidhinder) worden beoordeeld, wordt er voor géén enkele woning een geluidsbelasting berekend die de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De parallelstructuur afzonderlijk geeft geen aanleiding tot het treffen van maatregelen. Daarnaast wordt de tuin conform de Wet geluidhinder niet gezien als een geluidsgevoelig object.

Bij het vast te stellen bestemmingsplan worden de dwarsprofielen (juridisch) gekoppeld aan de regels, zodat geen onduidelijkheid meer is waar de hoofdrijbaan en de parallelbanen zijn gelegen. In het geluidonderzoek was al van deze locatie van de hoofdrijbaan uitgegaan (er wordt gewerkt met assen), zodat er geen sprake is van een 41 meter brede verkeersbestemming.

Voor wat betreft het meenemen van de ontwikkelingen bij de N279 in de modellen van de N270 kunnen we aangeven dat de N279 weliswaar nog geen vastgesteld besluit betreft en derhalve nog geen sprake is van een autonome ontwikkeling van het plan, maar dat tussen de beide projecten is afgestemd om voor de onderzoeken lucht en geluid hetzelfde verkeersmodel te gebruiken dat gebruikt is voor de N270. Daarnaast is in de verkeersstudie behorende bij de planstudie uit 2014 rekening gehouden met diverse scenario's. Onder andere het wel of niet doorgaan van het project Noordoostcorridor (NOC) oftewel de Ruit om Eindhoven. Het wel of niet doorgaan van het project NOC had nauwelijks invloed op de verkeersintensiteiten op de N270 gedeelte Deurne – Limburgse grens. In de twee akoestische onderzoeken is dus wel al rekening gehouden met de N279. Dit zullen we verduidelijken in de toelichting van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van diverse ingediende zienswijzen hebben wij een extra motivering opgenomen in zowel het akoestisch onderzoek als de toelichting van het bestemmingsplan over het aspect “goede ruimtelijke ordening/aanvaardbaar woon- en leefklimaat”. Voor de onderbouwing of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is een integrale afweging uitgevoerd. Belangrijke aspecten die beschouwd zijn, zijn: de cumulatie van verschillende geluidbronnen, geluid afkomstig van 30 km/h wegen, de geluidbelasting in de bestaande situatie, beoordeling of sprake is van een geluidluwe gevel en de beoordeling van het geluidniveau in de tuin van woningen. Ondanks de aanleg van de parallelstructuur op andere delen van het traject van de N270, neemt de geluidsbelasting op de woningen af. Bij iedere woning is sprake van minimaal één geluidluwe gevel, waarbij de 48 dB niet wordt overschreden, en ook in de tuin aan de geluidluwe gevel wordt de 48 dB niet overschreden. Bij de saneringswoningen zijn er aanvullende geluidmaatregelen voorgesteld. Er is geen sprake van cumulatie met andere geluidsbronnen. Op basis van deze argumentatie kan geconcludeerd worden, dat na uitvoering van het plan er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat daarmee sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In verband met de verbreding van de parallelwegen van 4,5 naar 5,5 meter is voor de delen die 5,5 meter breed worden niet meer gekozen voor grasbetontegels.

Het onderzoek voldoet hiermee aan de eisen uit wet- en regelgeving en is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

11. Fijnstof

De herinrichting van de N270 om te voldoen aan de eisen vanuit Duurzaam Veilig trekken op zichzelf vrijwel geen verkeer aan. De toename van het verkeer ontstaat door de zogenaamde autonome ontwikkeling (inclusief N270 Wanssum en N279), dus door de loopt der tijd. Doordat het project geen extra verkeer aantrekt verslechtert de luchtkwaliteit niet door de herinrichting. Het uitgevoerde onderzoek voldoet aan de eisen uit wet- en regelgeving op dit aspect.

12. Water

Het plan bevindt zich in een ontwerp fase. In deze fase is al wel bepaald wat er globaal aan waterberging nodig is op basis van de toename van verharding binnen het plan. De ruimtereservering is hiervoor opgenomen. De verdere uitwerking van het afwateringsysteem wordt in de vervolgfase van het ontwerp verder uitgewerkt. Hierbij bestaat de mogelijkheid dat op locaties waar plaatselijk geen bermsloten aanwezig zijn, mol-goten, kolken en riolering wordt aangebracht direct naast de rijbanen, om zo het hemelwater op te vangen en te transporteren naar de dichtstbijzijnde watergangen.

13. Compensatieplan NNN reconstructie N270

De 'spelregels' van compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.6 en verder van de provinciale Verordening ruimte Noord-Brabant (verder: de Verordening). Het eerste lid van dat artikel biedt de keuze tussen fysieke en financiële compensatie. Gekozen is hier voor uitsluitend financiële compensatie. In artikel 5.6 lid 2 van de Verordening is aangegeven hoe de financiële compensatie wordt bepaald:

De omvang van de compensatie wordt bepaald door de omvang van het vernietigde of verstoorde areaal en de ontwikkeltijd van de aangetaste natuur, conform de volgende indeling:

- natuur met een ontwikkeltijd van 5 jaar of minder: geen toeslag;
- tussen 5 en 25 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 1/3 in oppervlak;
- tussen 25 en 100 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 2/3 in oppervlak;
- bij een ontwikkelingsduur van meer dan 100 jaar: de toeslag in oppervlak en de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer is maatwerk;
- bij verstoring van natuur: maatwerk.

Bij financiële compensatie moet worden voldaan aan de voorwaarden die zijn beschreven in artikel 5.8 van de Verordening. Hierbij gaat het om de uitgangspunten voor het ramen van de kosten. Dat betekent dat de volgende kostenelementen onderdeel moeten zijn van de raming voor financiële compensatie:

- Kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering.
- Kosten van de aanschaf van vervangende grond.
- Kosten van de basisinrichting.
- Kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd.

Binnen de Provincie Noord-Brabant wordt als eenheidsprijs voor bovengenoemde kostenelementen bij kleinschalige ingrepen € 10,- per m² aangehouden (bron: provincie Noord-Brabant). In navolgende kostenraming (zie Tabel 3) is hier dan ook vanuit gegaan.

Tabel 3 Kostenraming voor financiële compensatie.

Beheertype	Ruimtebeslag (m ²)	Toeslag 1/3 (m ²)	Toeslag 2/3 (m ²)	Compensatie Totaal (m ²)	Kosten (€)
N16.01 Droog bos met productie	13.050	-	8.700	21.750	€ 217.500, -

Dit alles is terug te lezen in het Toetsing en Compensatieplan NNN dat als bijlage 9 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;

- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden.
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.20 Zienswijze 20 (Langstraat 65)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen.

Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen. Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen. De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast:



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht te liggen van de gevel van de woning:



De situatie wijzigt voor indieners ingrijpend. Indieners worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid. Daarnaast vragen indieners zich af waarom geen maatregelen worden genomen ten aanzien van geluid. Indieners komen daar later in deze zienswijze nog uitgebreid op terug. Het is, gelet op de omvang van de maatregelen en het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg, duidelijk dat de woning van indieners door deze planologische maatregel ernstig in waarde daalt.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan. Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad gemformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het

bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270. Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersvei-

ligheid. Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding hebben indieners rekening te houden met een verkeersbestemming zeer dichtbij de voorgevel. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels. Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moeten indieners rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners. Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe tracé blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het tracé.

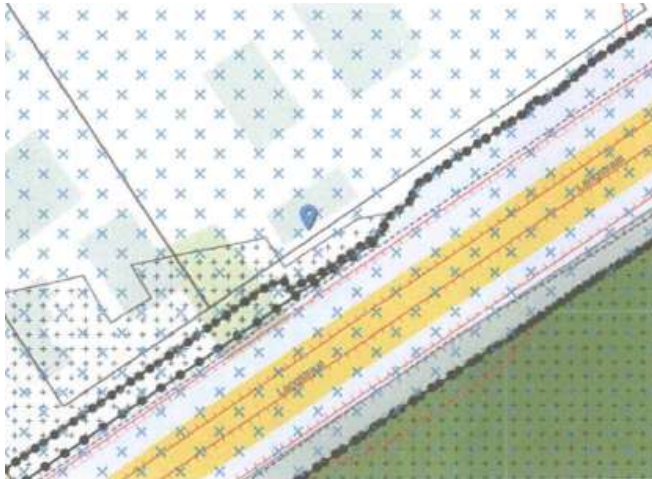
Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding. Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners. Uit de stukken die ter inzage zijn gelegd is evenmin duidelijk geworden hoe wordt gewaarborgd dat het bedrijf van indieners bereikbaar blijft. Het bedrijf moet veelvuldig bezocht worden door landbouw en/of vrachtverkeer. Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.



6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- Alternatief 1; 'Sobere oplossing'
- Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'
- Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen.

Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- Mate van doelbereik
- Effecten voor de omgeving
- Kosten

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaansluitingen en zijwegen	0+	+	++
• Afname landbouwverkeer	+	+	++
• Afname gemiddelde snelheid	0	0	0
Oversneembaarheid	+	+	+
Doorstroming	+	+	++
Omrijdsituatie	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0-	0-	0-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeers-

veiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is. Indieners wijzen erop dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemmt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is. Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trilling factoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul opname uitgevoerd."

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten,

gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270. De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven.

De doelstellingen van het project zijn:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van de doorstroming
- Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast
- Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbetert. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeerveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

- 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
- Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk
- De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen
- Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietser en gemotoriseerd verkeer veiliger is dan een vrij-liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de combinatie van langzaam-rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemte te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

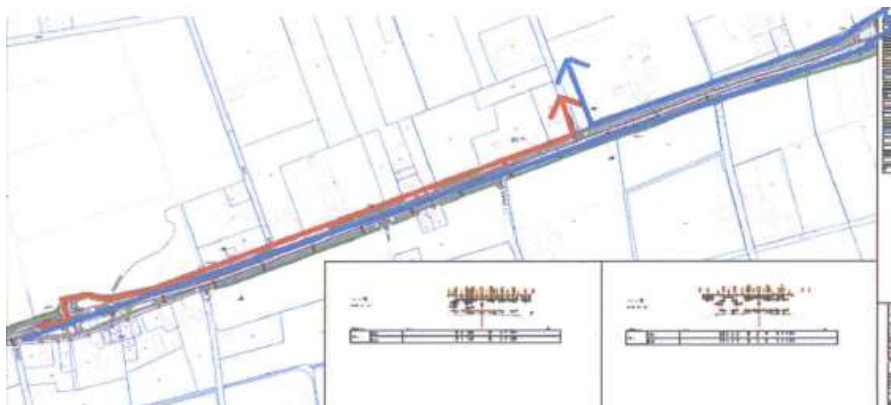
Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Eerder in deze zienswijze hebben indieners toegelicht dat zij, met voorliggend plan, worden geconfronteerd met veel agrarisch verkeer terwijl de parallelweg voor de woning van indieners slechts een breed-

te heeft van 4,5 meter in plaats van 5,5 meter (zoals op de landbouwroute). Indieners hebben daar in de vorige zienswijze ook expliciet op gewezen.

In de reactie van de gemeente wordt gesteld dat 4,5 meter voldoende is omdat er weinig verkeer van deze weg gebruik zal maken. De agrarische route is de route die gevolgd zal worden. Kennelijk gaat u er nog steeds vanuit dat ondernemers omrijden. Dat is niet het geval. Indieners hebben getracht om met de volgende foto uitleg te geven over het gebruik van de weg:



Op bovenstaande foto is met blauw de landbouwroute weergegeven. Het verkeer dat van Deurne komt en naar het achterliggende gebied aan de noordzijde dient te gaan moet eerst naar de kruising bij de Nachtegaalweg rijden. Bij de kruising dient het verkeer vervolgens linksaf te slaan en weer terug te rijden richting de Zandschelweg. Aangezien er geen enkele beperking opgelegd is ten aanzien van het gebruik van andere routes is de kans bijzonder groot dat agrarisch verkeer kiest voor de route. Dat betekent dat het verkeer vanuit Deurne bij de eerste kruising linksaf gaat en de parallelweg op gaat richting de Zandschelweg. Het verkeer kiest nu eenmaal de kortste route. De blauwe route is 2 km terwijl de rode route slechts 1 km is. Die route zal dus intensiever gebruikt worden dan de transportroute. In dat geval is 4,5 meter niet voldoende. In de vorige zienswijze hebben indieners aangegeven dat de parallelweg breder moet worden in verband met veiligheid. Indieners voegen daar het volgende aan toe.

U heeft in beginsel twee keuzes voor wat betreft het landbouwverkeer richting de zandschelweg. De eerste keuze is dat u ervoor zorgt dat gemotoriseerd verkeer op de parallelweg niet af kan slaan naar de Zandschelweg (landbouwverkeer moet dan dus wel omrijden). Mocht u niet bereid zijn om een dergelijke voorziening op te nemen dan dient u ervoor te zorgen dat de parallelweg ook voldoende ruimte heeft voor het passeren van agrarisch verkeer alsmede auto's en fietsers. Aangezien u naar de mening van indieners onvoldoende heeft gedaan met de reacties van de door indieners ingeschakelde deskundige hebben indieners wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden

die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties tijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichtbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer als mede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering. Indieners

verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Boven-provinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof-belasting.

12. Bereikbaarheid percelen

Indieners hebben ernstige twijfels over de bereikbaarheid van hun percelen. Per jaar vinden er ongeveer 500 vrachtbewegingen plaats op het terrein. In de algemene reactie op de zienswijzen is toegelicht dat de in- en uitritten worden afgestemd in het kader van de uitvoering van het plan. Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen.

Indieners worden wekelijks bezocht door vrachtwagens in verband met varkensvervoer. Deze vrachtwagens hebben in de huidige situatie beperkte ruimte om het perceel op en af te draaien. Op het moment dat een vrachtwagen van de Limburgse grens komt en rechtsaf het perceel op moet draaien moet hij wachten op tegenliggers om vervolgens een ruime bocht te kunnen maken over de andere weghelft. Met een parallelweg van 4,5 meter verwachten indieners geen verbetering maar een aanzienlijke verslechtering gelet op de aanwezige bomen en beperkte ruimte. Indieners zijn van mening dat de in- en uitrit beoordeeld moeten worden in het kader van het bestemmingsplan. Stel nu dat meer ruimte nodig

is voor de inrit en een stuk watergang verwijderd moet worden? Indieners verwijzen hiervoor naar de volgende afbeelding:



In dat geval moet het verkleinen van de watergang ook wel mogelijk zijn. Indien dat niet het geval is omdat niet aan de eisen van de waterhuishouding voldaan kan worden, hebben indieners een probleem. Het bestemmingsplan is in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid en motivering tot stand gekomen.

13. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra versterking in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten/ greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook blijkt niet uit het plan welke maatregelen/voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen. De

aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instantie door de aanwezige greppels op te heffen. Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemmt te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en bermsloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

14. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

15. Bereikbaarheid

Indieners willen zekerheid hebben over de bereikbaarheid van hun bedrijf. In de nota van zienswijzen heeft u aangegeven dat een aantal zaken (waaronder in- en uitritten) pas worden geregeld in het kader van de uitvoering. Daaruit volgt dat met de kritiek van indieners ("het is niet duidelijk wat er gaat gebeuren") niet is opgepakt. De onduidelijkheid blijft namelijk nog steeds bestaan aangezien de aanemer eventueel weer wijzigingen kan doorvoeren. In het kader van het bestemmingsplan moet zekerheid geboden worden.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg

van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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. Wat de waarde van de woning van indiener betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn, dat hieraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Mocht er sprake zijn van een verwachte waardevermindering, dan staat de mogelijkheid open om een plan-schadeclaim in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.
2. Na de inspraakronde en na de eerste ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan waren er in het plan veel zaken gewijzigd op het gebied van geluid. De locatie en hoogte van schermen was zodanig gewijzigd dat wij vonden dat het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage zou moeten liggen. Ook zijn er inderdaad zorgen geuit over de veiligheid van het wegontwerp. Die extra periode hebben wij ook benut om nog eens kritisch naar het ontwerp te kijken en een extra verkeersveiligheidsaudit te doen om nogmaals te bezien of ons ontwerp voldoet aan de normen vanuit Duurzaam Veilig. Uit deze audit is nogmaals naar voren gekomen, dat het ontwerp, met de parallelwegen, voldoet aan de vereisten van Duurzaam Veilig. Gebleken is ook dat ondanks dit extra onderzoek, wij het gevoel van onveiligheid niet overal kunnen wegnemen. In de raadsinformatiebrief is aangegeven wat wij gingen doen in de tussenliggende periode. In de jaren die vooraf zijn gegaan is veelvuldig met de omgeving in overleg getreden. De alternatiefafweging is in werkateliers met de omgeving uitgevoerd. In de periodes tussen het voorontwerpbestemmingsplan, het eerste en het tweede ontwerpbestemmingsplan is op vele aspecten tegemoetgekomen aan de wensen van omwonenden. In de toelichting van het bestemmingsplan is hier een overzicht van opgenomen. Naar aanleiding van de zienswijzen is bij de vaststelling van het bestemmingsplan besloten de parallelwegen te verbreden naar 5,5 meter (m.u.v. drie locaties), eveneens een wens van veel omwonenden, zie hiervoor punt 8. De keuze voor het huidige ontwerp is onzes inziens in voortdurend overleg met omwonenden tot stand gekomen en met afweging van alle belangen die gelden rondom het project. Het is niet mogelijk om aan ieder individueel belang tegemoet te komen.
3. Sinds 2009 zijn de gemeente Deurne en de Provincie bezig met opstellen van een ontwerp voor de herinrichting. Er zijn hiervoor fases doorlopen die door de afweging van belangen langzaam zijn getrechterd van het samen met de omgeving afstemmen van de doelstellingen, naar de afweging van mogelijke alternatieven naar het uitwerken van het gezamenlijk gekozen voorkeursalternatief en het voorlopig ontwerp dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan. Alle mogelijke milieu-

aspecten zijn onderzocht en er zijn maatregelen opgenomen om eventuele negatieve gevolgen (zoals de geluidssituatie) te verkleinen. De omgeving is sinds 2009 betrokken bij alle stappen die zijn doorlopen. Elke keuze die is gemaakt is voorafgegaan door een duidelijk navolgbare belangenafweging. Ook na de eerste versie van het voorlopig ontwerp is nog in verschillende fases op perceelniveau geoptimaliseerd. In sommige gevallen wegen belangen van weggebruikers en veiligheid zwaarder dan de belangen van omwonenden, maar dat wil niet zeggen dat die belangen niet zijn afgewogen. In de toelichting bij het bestemmingsplan is de belangenafweging beschreven. Wij kunnen de mening van indiener dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging niet onderschrijven.

4. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de locatie en daarbij mogelijke bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt het bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen. Na het eerste ontwerpbestemmingsplan hebben wij ter verduidelijking van het tracé aan het bestemmingsplan dwarsprofielen toegevoegd, zodat in het bestemmingsplan ook geborgd is waar de hoofdrijbanen, parallelwegen, bermen, watergangen et cetera komen te liggen. Gezien de maximale mogelijkheden van het plan, kan dan niet de hoofdrijbanen tegen het perceel van indiener gerealiseerd worden. Het is ons bekend, dat dwarsprofielen op dit moment nog niet juridisch juist in het bestemmingsplan zijn gekoppeld. Dit wordt in het vast te stellen plan alsnog gedaan. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van deze profielen, de maatregelen zijn dus ook passend bij de locatie van de inrichting uit de dwarsprofielen. De watergang komt in de toekomst in beheer bij de gemeente Deurne. Echter het waterschap stelt nog altijd regels aan de omvang van de watergang en het dwarsprofiel.
5. Wij verwijzen graag naar de antwoorden onder 2 en 3. Het bedrijf van indiener blijft bereikbaar. In het kader van de gekozen contractvorm (waarbij op onderdelen aan de aannemer vrijheid wordt gelaten om de beste kwaliteit te krijgen), hebben wij de erfontsluitingen niet ontworpen maar indicatief aangeven. Gegarandeerd wordt dat de bereikbaarheid van uw perceel blijft behouden. De aannemer zal in de uitvoeringsfase samen met u het ontwerp voor de erftoegang verder detailleren.
6. In paragraaf 1.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan was beschreven welke alternatieven in het verleden zijn onderzocht en hoe de afweging van het voorkeursalternatief heeft plaatsgevonden. Om het totale proces van alternatievenafweging nog duidelijker te presenteren hebben wij in het vast te stellen bestemmingsplan ervoor gekozen om de beschrijving uit het ontwerpbestemmingsplan verder uit te breiden en als los document als bijlage aan de toelichting en bij deze Nota van Zienswijzen te voegen. Als bijlage bij dit document hebben wij eveneens de planstudie uit 2014 toegevoegd.
7. In het ontwerpbestemmingsplan was reeds een extra onderbouwing opgenomen waarin beschreven was waarom wij geen trillinghinder verwachten in dit project. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze onderbouwing verder uitgewerkt en is door een trilling-specialist nogmaals naar het project gekeken. In dit onderzoek is bevestigd dat voor het project geen trillinghinder verwacht wordt. Het onderzoek is als extra bijlage bij het bestemmingsplan en bij deze Nota van Zienswijzen opgenomen.
8. Met de herinrichting van de parallelweg wordt het verkeer met grote snelheidsverschillen, zoals afslaand verkeer, landbouwverkeer en ander autoverkeer, uit elkaar gehaald. Fietsverkeer en lokaal gemotoriseerd verkeer zullen met elkaar gebruik maken van de parallelweg. Een erftoegangsweg (de parallelwegen zijn erftoegangswegen) heeft een functie van uitwisseling van verkeer bij een gematigde snelheid. Op erftoegangswegen kan de weggebruiker alle soorten verkeersdeelnemers verwachten. Uit verschillende uitgevoerde verkeerstellingen (zie paragraaf 2.2.3 toelichting bestemmingsplan) is gebleken dat er ca. 11 tot 39 fietsers per spitsperiode van 4 uur

per richting fietsen, waardoor de kans in de nieuwe situatie dat vrachtverkeer en fietsers elkaar tegenkomen in het algemeen klein is. Omdat er twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij na de inspraakfase in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Desondanks bleef er bij veel omwonenden twijfel over de veiligheid op de parallelwegen van 4,5 meter. Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is weliswaar gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was, maar naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestemmingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleken vanwege de daar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en 69
- ter hoogte van Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is.

Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers, die een rode kleur zullen krijgen. Een vrij-liggend fietspad is veiliger dan een parallelweg met gecombineerd gebruik. Echter het ruimtebeslag dat een vrij-liggend fietspad naast een parallelstructuur nodig heeft is zodanig groot dat gekozen is voor de combi parallelstructuur, hetgeen een veilige oplossing is. Indiener geeft aan dat het landbouwverkeer niet zal omrijden. Voor aanvang van de uitvoering van het project zal voor alle zijwegen een nulmeting worden gehouden om te monitoren of de verkeerdrukke op de zijwegen toeneemt door het project. Mocht de toename tot overlast leiden zullen alsnog maatregelen (waarbij kan worden gedacht aan een verbod voor niet- bestemmingsverkeer) worden genomen. Door de verbreding van de parallelwegen is een verbod voor verkeer naar het achterland omdat deze de kortste weg kiezen niet meer noodzakelijk. Omdat de wegen worden verbreed zal bij de parallelwegen die 5,5 meter worden geen gebruik meer gemaakt worden van grasbetontegels.

Voor de reactie op de rapportage van Juust adviseurs in de bijlage van de zienswijzen verwijzen wij naar zienswijze 17.

9. In het tweede ontwerpbestemmingsplan hebben wij aan de toelichting van het bestemmingsplan dwarsprofielen toegevoegd zodat duidelijk is waar de hoofdrijbanen, parallelwegen, bermen, watergangen et cetera komen te liggen. In het vast te stellen plan zullen we deze dwarsprofielen ook koppelen aan de regels en als bijlage bij die regels toevoegen zodat de inrichting ook juridisch vastgelegd is. De aannemer moet het project straks uitvoeren binnen de grenzen van het bestemmingsplan. Door de dwarsprofielen juridisch bindend te maken, moet de aannemer deze volgen en is er nog meer rechtszekerheid dan al het geval was in het voorontwerpbestemmingsplan en beide ontwerpbestemmingsplannen.
10. De realisatie van de parallelwegen zijn samen met de wijziging van de N270 beoordeeld. Hiervoor is gekozen omdat de aan te leggen parallelstructuur bij de N270 hoort en een directe relatie heeft met deze weg. Indien de nieuw aan te leggen parallelwegen afzonderlijk (als nieuwe situatie in het kader van de Wet geluidhinder) worden beoordeeld, wordt er voor één enkele woning een geluidsbelasting berekend die de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De parallelstructuur afzonderlijk geeft geen aanleiding tot het treffen van maatregelen. Daarnaast wordt de tuin con-

form de Wet geluidhinder niet gezien als een geluidsgevoelig object.

Bij het vast te stellen bestemmingsplan worden de dwarsprofielen gekoppeld aan de regels zodat er geen onduidelijkheid meer is waar de hoofdrijbaan en de parallelbanen zijn gelegen.

In het geluidonderzoek was al van deze locatie van de hoofdrijbaan uitgegaan (er wordt gewerkt met assen), zodat er geen sprake is van een 41 meter brede verkeersbestemming. Voor wat betreft het meenemen van de ontwikkelingen bij de N279 in de modellen van de N270 kunnen we aangeven dat de N279 weliswaar nog geen vastgesteld besluit betreft en derhalve nog geen sprake is van een autonome ontwikkeling van het plan, maar dat tussen de beide projecten is afgestemd om voor de onderzoeken lucht en geluid hetzelfde verkeersmodel te gebruiken dat gebruikt is voor de N270. Daarnaast is in de verkeersstudie behorende bij de planstudie uit 2014 rekening gehouden met diverse scenario's. Onder andere het wel of niet doorgaan van het project Noordoostcorridor (NOC) oftewel de Ruit om Eindhoven. Het wel of niet doorgaan van het project NOC had nauwelijks invloed op de verkeersintensiteiten op de N270 gedeelte Deurne – Limburgse grens. In de twee akoestische onderzoeken is dus wel al rekening gehouden met de N279. Dit zullen we verduidelijken in de toelichting van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van diverse ingediende zienswijzen hebben wij een extra motivering opgenomen in zowel het akoestisch onderzoek als de toelichting van het bestemmingsplan over het aspect “goede ruimtelijke ordening/aanvaardbaar woon- en leefklimaat”. Voor de onderbouwing of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is een integrale afweging uitgevoerd. Belangrijke aspecten die beschouwd zijn, zijn: de cumulatie van verschillende geluidbronnen, geluid afkomstig van 30 km/h wegen, de geluidbelasting in de bestaande situatie, beoordeling of sprake is van een geluidluwe gevel en de beoordeling van het geluidniveau in de tuin van woningen. Ondanks de aanleg van de parallelstructuur op andere delen van het traject van de N270, neemt de geluidsbelasting op de woningen af. Bij iedere woning is sprake van minimaal één geluidluwe gevel, waarbij de 48 dB niet wordt overschreden, en ook in de tuin aan de geluidluwe gevel wordt de 48 dB niet overschreden. Bij de saneringswoningen zijn er aanvullende geluidmaatregelen voorgesteld. Er is geen sprake van cumulatie met andere geluidsbronnen. Op basis van deze argumentatie kan geconcludeerd worden, dat na uitvoering van het plan er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat daarmee sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Het onderzoek voldoet hiermee aan de eisen uit wet- en regelgeving en is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

11. De herinrichting van de N270 om te voldoen aan de eisen vanuit Duurzaam Veilig trekken op zichzelf vrijwel geen verkeer aan. De toename van het verkeer ontstaat door de zogenaamde autonome ontwikkeling, dus door de loopt der tijd. Doordat het project geen extra verkeer aantrekt verslechtert de luchtkwaliteit niet door de herinrichting. Het uitgevoerde onderzoek voldoet aan de eisen uit wet- en regelgeving op dit aspect.
12. Zoals aangegeven wordt de vormgeving van de inritten in een later stadium door de aannemer bij de verdere uitwerking van het ontwerp naar Definitief Ontwerp en bestek bepaald. Indien in deze situatie inderdaad blijkt dat de inrit ruimer moet zijn dan nu ingetekend kan de watergang door middel van overkluizing in stand worden gehouden.
13. Het plan bevindt zich in een ontwerp fase. In deze fase is al wel bepaald wat er globaal aan waterberging nodig is op basis van de toename van verharding binnen het plan. De ruimtereservering is hiervoor opgenomen. De verdere uitwerking van het afwateringssysteem wordt in de vervolgfase van het ontwerp verder uitgewerkt. Hierbij bestaat de mogelijkheid dat op locaties waar plaatselijk geen bermsloten aanwezig zijn, mol-goten, kolken en riolering wordt aangebracht direct naast de rijbanen, om zo het hemelwater op te vangen en te transporteren naar de dichtstbijzijnde watergangen.

14. De ‘spelregels’ van compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.6 en verder van de provinciale Verordening ruimte Noord-Brabant (verder: de Verordening). Het eerste lid van dat artikel biedt de keuze tussen fysieke en financiële compensatie. Gekozen is hier voor uitsluitend financiële compensatie. In artikel 5.6 lid 2 van de Verordening is aangegeven hoe de financiële compensatie wordt bepaald. In artikel 5.6 lid 2 van de Verordening is aangegeven hoe de financiële compensatie wordt bepaald:

De omvang van de compensatie wordt bepaald door de omvang van het vernietigde of verstoorde areaal en de ontwikkeltijd van de aangetaste natuur, conform de volgende indeling:

- natuur met een ontwikkeltijd van 5 jaar of minder: geen toeslag;
- tussen 5 en 25 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 1/3 in oppervlak;
- tussen 25 en 100 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 2/3 in oppervlak;
- bij een ontwikkelingsduur van meer dan 100 jaar: de toeslag in oppervlak en de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer is maatwerk;
- bij verstoring van natuur: maatwerk.

Bij financiële compensatie moet worden voldaan aan de voorwaarden die zijn beschreven in artikel 5.8 van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant. Hierbij gaat het om de uitgangspunten voor het ramen van de kosten.

Dat betekent dat de volgende kostenelementen onderdeel moeten zijn van de raming voor financiële compensatie:

- Kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering.
- Kosten van de aanschaf van vervangende grond.
- Kosten van de basisinrichting.
- Kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd.

Binnen de Provincie Noord-Brabant wordt als eenheidsprijs voor bovengenoemde kostenelementen bij kleinschalige ingrepen € 10,- per m² aangehouden (bron: provincie Noord-Brabant). In navolgende kostenraming (zie Tabel 3) is hier dan ook vanuit gegaan.

Tabel 3 Kostenraming voor financiële compensatie.

Beheertype	Ruimtebeslag (m ²)	Toeslag 1/3 (m ²)	Toeslag 2/3 (m ²)	Compensatie Totaal (m ²)	Kosten (€)
N16.01 Droog bos met productie	13.050	-	8.700	21.750	€ 217.500,-

Dit alles is terug te lezen in het Toetsing en Compensatieplan NNN dat als bijlage 9 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

15. Zoals indiener aangeeft (zie ook punt 12 van deze reactie) wordt de gedetailleerde uitwerking van de in- en uitritten door de aannemer in de uitvoeringsfase gedaan. Deze uitwerking wordt met de eigenaar van het betreffende perceel gedaan, zodat het voor u geen verrassing zal worden en u uw wensen kan inbrengen. Voor een bestemmingsplanfase is het in detail uitwerken van in- en uitritten te gedetailleerd. Het bestemmingsplan moet wel borgen dat alle percelen bereikbaar blijven. Die borging is in het bestemmingsplan opgenomen door middel van de aanpijling van de inritten in Bijlage 1 van de Toelichting).

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).

- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.21 Zienswijze 21 (Langstraat 69)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners zijn woonachtig aan de Langstraat 69 te Deurne. De heer G.H.G. de Wit is eigenaar van het pand aan de Langstraat 140 (café Dennenlucht) alsmede het pand aan Langstraat 140A (autobedrijf De Wit). Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen.

Indieners hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoeken te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van indieners zijn meegenomen.

Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen. Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen.

De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. De woning aan de Langstraat 69 ligt nu immers al op zeer korte afstand van het fietspad en de N270:



De bedrijfspanden aan Langstraat 140 en 140A zijn gelegen aan de bestaande parallelweg. De bestaande parallelweg wordt op dit moment alleen gebruikt voor bestemmingsverkeer:



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer op korte afstand van de woning/ het bedrijfspand en het terras te liggen.

De situatie wijzigt voor indieners ingrijpend. Indieners worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid. Daarnaast vragen indieners zich af waarom geen maatregelen worden genomen ten aanzien van geluid. Indieners komen daar later in deze zienswijze nog uitgebreid op terug.

Het is, gelet op de omvang van de maatregelen en het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg, duidelijk dat de woning van indieners door deze planologische maatregel ernstig in waarde daalt.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan. Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad gemformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270.

Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding hebben indieners rekening te houden met een verkeersbestemming zeer dichtbij de voorgevel. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels. Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moeten indieners rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners, Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe tracé blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het tracé.

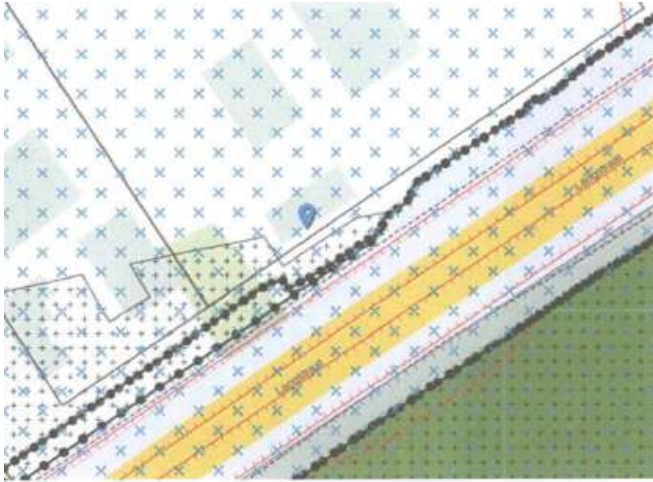
Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding. Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners. Uit de stukken die ter inzage zijn gelegd is evenmin duidelijk geworden hoe wordt gewaarborgd dat het bedrijf van indieners bereikbaar blijft. Het bedrijf moet veelvuldig bezocht worden door landbouw en/of vrachtverkeer.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.



6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- *Alternatief 1: 'Sobere oplossing'*
- *Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'*
- *Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'*

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen. Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt. Daarnaast hebben indieners met omwonenden samen alternatieven uitgewerkt en deze verzameld in een collectieve zienswijze van omwonenden. De alternatieven voor het realiseren van een verkeersveilig tracé zijn er maar dan dient de gemeente deze voorstellen ook wel concreet te beoordelen.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- *Mate van doelbereik*
- *Effecten voor de omgeving*
- *Kosten*

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaanvalutingen en zijwegen	0+	+	++
• Afnahme landbouwverkeer	+	+	++
• Afnahme gemiddelde snelheid	0	0	0
Oversmeetbaarheid	+	+	+
Doorstroming	+	+	++
Omringsdassanden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0-	0-	0-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is.

Indieners wijzen erop dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is. Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trilling factoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul opname uitgevoerd."

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de

bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270. De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven. De doelstellingen van het project zijn:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van de doorstroming
- Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast
- Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbetert. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeersveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek (verkeersaudit) blijkt:

- 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
- Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk
- De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen
- Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.

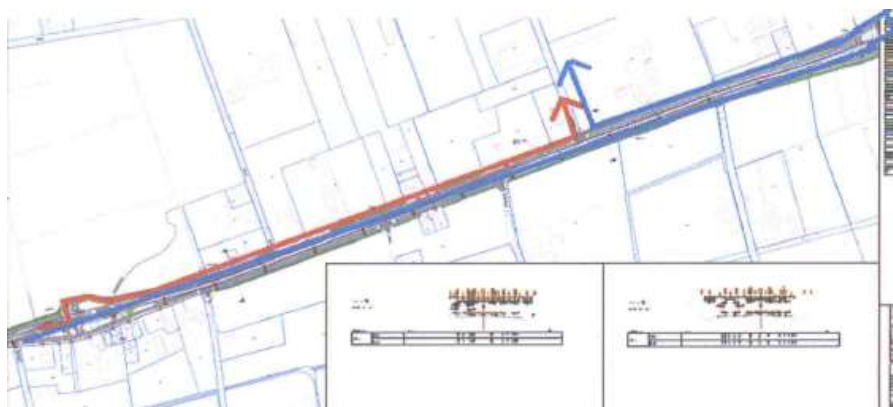
Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietser en gemotoriseerd verkeer veiliger is dan een vrij-liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de combinatie van langzaam-rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Eerder in deze zienswijze hebben indieners toegelicht dat zij, met voorliggend plan, worden geconfronteerd met veel agrarisch verkeer terwijl de parallelweg voor de woning van indieners slechts een breedte heeft van 4,5 meter in plaats van 5,5 meter (zoals op de landbouwroute). Indieners hebben daar in de vorige zienswijze ook expliciet op gewezen. In de reactie van de gemeente wordt gesteld dat 4,5 meter voldoende is omdat er weinig verkeer van deze weg gebruik zal maken. De agrarische route is de route die gevolgd zal worden. Kennelijk gaat u er nog steeds vanuit dat ondernemers omrijden. Dat is niet het geval. Indieners hebben getracht om met de volgende foto uitleg te geven over het gebruik van de weg:



Op bovenstaande foto is met blauw de landbouwroute weergegeven. Het verkeer dat van Deurne komt en naar het achterliggende gebied aan de noordzijde dient te gaan moet eerst naar de kruising bij de Nachtegaalweg rijden. Bij de kruising dient het verkeer vervolgens linksaf te slaan en weer terug te rijden richting de Zandschelweg. Aangezien er geen enkele beperking opgelegd is ten aanzien van het gebruik van andere routes is de kans bijzonder groot dat agrarisch verkeer kiest voor de route. Dat betekent dat het verkeer vanuit Deurne bij de eerste kruising linksaf gaat en de parallelweg op gaat richting de Zandschelweg. Het verkeer kiest nu eenmaal de kortste route. De blauwe route is 2 km terwijl de rode route slechts 1 km is. Die route zal dus intensiever gebruikt worden dan de transportroute. In dat geval is 4,5 meter niet voldoende. In de vorige zienswijze hebben indieners aangegeven dat de parallelweg breder moet worden in verband met veiligheid. Indieners voegen daar het volgende aan toe.

U heeft in beginsel twee keuzes voor wat betreft het landbouwverkeer richting de zandschelweg. De eerste keuze is dat u ervoor zorgt dat gemotoriseerd verkeer op de parallelweg niet af kan slaan naar de Zandschelweg (landbouwverkeer moet dan dus wel omrijden). Mocht u niet bereid zijn om een dergelijke voorziening op te nemen dan dient u ervoor te zorgen dat de parallelweg ook voldoende ruimte heeft voor het passeren van agrarisch verkeer alsmede auto's en fietsers. Ten aanzien van veiligheid op de parallelweg ter hoogte van Langstraat 140 wijzen indieners erop dat deze locatie een terrasfunctie

heeft. Door een toenemende stroom van verkeer op de parallelweg dient ook rekening gehouden te worden met de veiligheid van bezoekers. Aangezien u naar de mening van indieners onvoldoende heeft gedaan met de reacties van de door indieners ingeschakelde deskundige hebben indieners wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid. Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties zijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichtbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer voor de woning aan de Langstraat 69 te Deurne en Langstraat 140 en 140a. Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar

komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer alsmede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Bovenprovinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

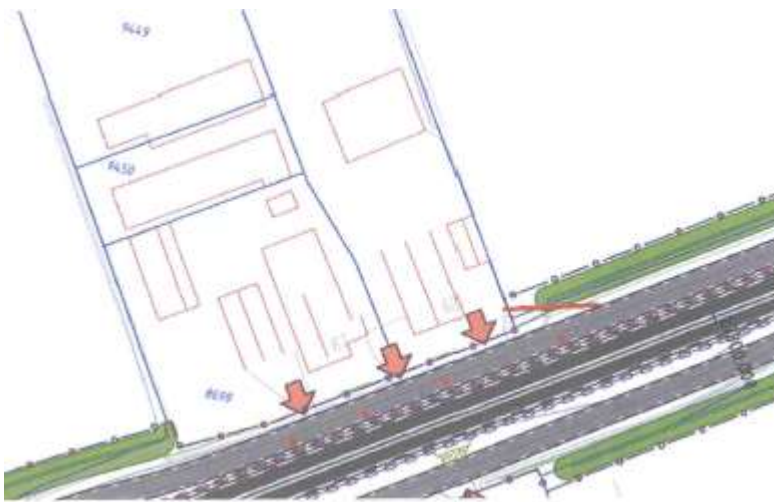
Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof-belasting.

12. Bereikbaarheid percelen

Indieners hebben ernstige twijfels over de bereikbaarheid van hun percelen. In de algemene reactie op de zienswijzen is door het college toegelicht dat de in- en uitritten worden afgestemd in het kader van de uitvoering van het plan. Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen.

Indieners dienen op Langstraat 69 en Langstraat 140A voldoende ruimte te hebben voor draaiende vrachtauto's. In de huidige situatie is het indraaien van vrachtwagens al krap.

Laat staan dat de parallelweg maar 4,5 m breed is. Indieners zijn van mening dat de in- en uitrit beoordeeld moeten worden in het kader van het bestemmingsplan. Stel nu dat meer ruimte nodig is voor de inrit en een stuk watergang verwijderd moet worden? Indieners verwijzen hiervoor naar de volgende afbeelding:



In dat geval moet het verkleinen van de watergang ook wel mogelijk zijn. Indien dat niet het geval is omdat niet aan de eisen van de waterhuishouding voldaan kan worden, hebben indieners een probleem. Het bestemmingsplan is in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid en motivering tot stand gekomen.

13. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra verstening in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten, greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook blijkt niet uit het plan welke maatregelen/voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen. De aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instantie door de aanwezige greppels op te heffen. Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemt te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en bermsloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

14. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

15. Waardevermindering

Indieners worden als gevolg van het voorliggende tracé geconfronteerd met een verkeersbestemming op zeer korte afstand van de woning en het bedrijfspand. Het gevolg is dat het plan zorgt voor een forse waardedaling.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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.

Voor Langstraat 140 en 140a ligt in de huidige situatie al een parallelweg. Doordat de parallelweg nu verder doorgetrokken wordt komt er meer verkeer dan in de huidige situatie langs de percelen van indiener. Vanuit de verkeersmodellen zijn dat 800 motorvoertuigen tussen de nieuwe kruising en het Riet. Met deze gegevens is het geluidonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek geeft aan dat hier (naast het geluidsarm asfalt op de hoofdrijbaan) geen aanvullende geluidmaatregelen noodzakelijk zijn.

2. – 14. Voor punten 2 tot en met 14 wordt verwezen naar zienswijze 20.

Naar aanleiding van de zienswijzen op het tweede ontwerpbestemmingsplan is ervoor gekozen de parallelwegen zoveel mogelijk te verbreden naar 5,5 meter. Hier zijn drie uitzonderingen op: locaties waar de verbreding vanwege de ruimte niet mogelijk bleek. De locatie van indiener betreft één van deze locaties. Wij benadrukken dat de veiligheid in beide situaties (4,5 meter en 5,5 meter breed) is gewaarborgd. Hiertoe zijn een verkeersveiligheidsaudit en een aanvulling op deze audit die is opgesteld na de verbreding, aan het bestemmingsplan toegevoegd. In aanvulling voor punt 8 wat betreft de veiligheid van bezoekers van de terrasfunctie het volgende: wij hebben bij het opstellen van het ontwerp rekening gehouden met deze bezoekers. Ter hoogte van het terras

worden parkeerplaatsen aangelegd voor de bezoekers.

15. Wat de waarde van de woning van indiener betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn, dat hieraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Mocht er sprake zijn van een verwachte waardevermindering, dan staat de mogelijkheid open om een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden.

2.22 Zienswijze 22 (Langstraat 73)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen.

Indieners hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoeken te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van indieners zijn meegenomen.

Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen.

Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen.

De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. Indieners

wonen op dit moment is een bosrijke en groene omgeving:



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht te liggen van de gevel van de woning:



De situatie wijzigt voor indiener ingrijpend. Indiener wordt niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid. Indiener heeft een alternatief geopteerd, dat aan zijn belangen tegemoet wordt gekomen en de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt.

Indiener is van mening dat er ter hoogte van hun eigendommen een passend alternatief voorhanden is. In de huidige planopzet komt de N270 inclusief parallelweg dicht bij de woning van indiener te liggen. Tijdens de informatieavonden is aangegeven dat de weg opgeschoven moet worden naar het oosten. In dat geval zou de weg ter hoogte van Langstraat 71, 73 en 77 opschuiven:



Er zijn geen bedrijven die hinder zullen ondervinden van deze aanpassing aangezien de grond waar de weg op geprojecteerd zou moeten worden, in eigendom is bij de gemeente Deurne. Dat het verleggen van de N270 inclusief parallelwegen mogelijk is, blijkt ook uit het feit dat ter hoogte van de Padbrugseweg en de Nachtegaalweg het tracé wel is verplaatst naar het oosten. Mocht u van mening zijn

dat u niet gehouden bent om het tracé ter hoogte van het perceel van indiener te wijzigen dan verneemt indiener graag waarom de situatie van indiener niet gelijk is met de situatie ter hoogte van de Padbrugseweg/ Nachtegaalweg. Indiener komt hier later bij de alternatieven nog op terug. Indiener is van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan. Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad gemformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270. Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee

ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding hebben indieners rekening te houden met een verkeersbestemming zeer dichtbij de voorgevel. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels. Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moeten indieners rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners. Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe tracé blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het tracé.

Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding. Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen be-

langen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende bestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.

Toegankelijkheid percelen Langstraat 71 en 73

Mocht u ondanks het voorgaande het bestemmingsplan wel vaststellen dan verzoekt indiener u om rekening te houden met de aan te leggen inritten.

In de inspraakreactie heeft indiener verzocht om duidelijkheid ten aanzien van de inritten aan de percelen Langstraat 71 en 73. In het ontwerpbestemmingsplan is hiermee geen rekening gehouden. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan heeft u aangegeven dat in- en uitritten aan de orde komen bij de uitvoering. De aannemer krijgt de vrijheid om samen met omwonenden de in- en uitritten te bepalen.

Indiener heeft geconstateerd dat de bepalingen over in- en uitritten nog steeds is verplaatst naar de uitvoeringsfase. De inrichting op de tekeningen is inmiddels vervangen door pijlen zodat er op voorhand ook geen definitieve inrichting is. Indiener is positief over de wijziging van het plan voor zover dat ziet op het verwijderen van de inrichting van in- en uitritten. Indiener is niet positief over het feit dat de inrichting wordt overgelaten aan de aannemer. Zoals indiener in de vorige zienswijze uiteen heeft gezet heeft hij, vanwege zijn bedrijf, ruimte nodig waardoor sommige bomen verwijderd zouden moeten worden. Dat is geen aspect van uitvoering meer maar een kwestie die beoordeeld moet worden bij het bestemmingsplan in het kader van de laanstructuur. Om die reden verzoekt indiener u om in het kader van het bestemmingsplan te bepalen wanneer bomen alsnog verwijderd kunnen worden bij in- en uitritten.

Voor wat betreft in- en uitritten wijst indiener op locatie Langstraat 71 en 73. Aangezien het college bij het vorige plan heeft volstaan met een algemene reactie op de zienswijzen herhaalt indiener de eerder ingediende zienswijzen op dit onderdeel.

Langstraat 73

Indiener heeft overleg gepleegd met u in verband met de verbinding tussen de parallelweg en het perceel aan de Langstraat 73 aangezien op het perceel zwaar verkeer af moet draaien en dat betekent dat de draaicirkel op de juiste wijze meegenomen moet worden in het plan.

Indiener heeft naar aanleiding van het overleg een bericht ontvangen van Arcadis dat de wensen van indiener zijn aangepast. Indiener kan zich echter nog niet verenigen met de aanpassing. Indiener heeft de tekening ontvangen maar dat is slechts een draairichting vanuit 1 kant. De andere zijde is niet meegenomen en dient wel meegenomen te worden bij het bepalen van de juiste aansluiting op de parallelweg. Indiener ontvangt daarom graag een nieuwe situatieschets.

Verder wijst indiener erop dat minimaal twee bomen aan de parallelweg verwijderd moeten worden omdat de vrachtwagens anders de draai niet kunnen halen als het perceel op en afrijden. Indiener is van mening dat de aansluiting op de parallelweg dus aangepast moet worden.

In de nota van inspraak (vorige bestemmingsplan) heeft het college gereageerd op deze stelling met de mededeling dat de bomen niet verwijderd kunnen worden in verband met de laanstructuur. Indiener kan zich hiermee niet verenigen omdat op andere plaatsen op het tracé ook bomen worden verwijderd zonder dat de bezwaren over de laanstructuur worden ingenomen. Juist nu dient de ruimte nodig heeft om af te draaien dient u de belangen van indiener te laten prevaleren boven het belang van de laanstructuur. Indien u geen medewerking verleend aan dit verzoek dient indiener zijn eigen tuin te gebruiken voor het aanleggen van de inrit.

Daarnaast heeft indiener u verzocht om een tweede inrit mogelijk te maken ter hoogte van Langstraat 73. Indiener verwijst hiervoor naar onderstaande afbeelding:



Indiener heeft geconstateerd dat u in het nieuwe ontwerpbestemmingsplan dit verzoek niet hebt ingewilligd. Hoewel het niet te zien is op de planverbeelding van het bestemmingsplan heeft indiener kennisgenomen van de voorlopige tekeningen als bijlage van de toelichting. De situatie van indiener op nummer 73 is als volgt weergegeven:



Zichtbaar is dat slechts 1 pijl is opgenomen. Waarom u het verzoek niet heeft ingewilligd is niet duidelijk. Ter hoogte van de nieuw aan te leggen inrit wordt namelijk in de toekomst een zorgwoning gerealiseerd. Door middel van het aanleggen van de inrit kan deze aansluiting direct opgenomen worden in het plan.

Langstraat 71

Ter hoogte van het perceel van Langstraat 71 is geen inrit opgenomen voor de bereikbaarheid van het agrarische perceellinks van het perceel Langstraat 71. Dat betekent dat het voor landbouwvoertuigen niet mogelijk is om het perceel te bereiken. Indiener verzoekt u om alsnog een inrit op te nemen in het bestemmingsplan. De inrit dient in ieder geval 10 meter breed te zijn omdat landbouwvoertuigen anders niet de parallelweg op en af kunnen draaien. De inrit zou op de positie bij de oranje pijl gerealiseerd kunnen worden.



6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- Alternatief 1: 'Sobere oplossing'
- Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'
- Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen. Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt. In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- Mate van doelbereik
- Effecten voor de omgeving
- Kosten

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaarsluitingen en zijwegen	0+	+	++
• Afname landbouwverkeer	+	+	++
• Afname gemiddelde snelheid	0	0	0
Overseesbaarheid	+	+	+
Doorstroming	+	+	++
Omrijdatstanden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0-	0-	0-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is.

Indieners wijzen er op dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemmt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is.

Tot slot is in het kader van de alternatieven geen rekening gehouden met het alternatief dat door indiener is voorgesteld in de vorige zienswijze. Indiener heeft in de zienswijzen namelijk toegelicht dat de N270 inclusief parallelstructuur verplaatst kan worden naar het oosten op de gronden van de gemeente. Dat verplaatsing mogelijk is volgt ook uit het feit dat tracé verderop richting de Limburgse grens wel is verplaatst.

Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul-opname uitgevoerd".

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270.

De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven.

De doelstellingen van het project zijn:

- *Verbeteren van de verkeersveiligheid*
- *Verbeteren van de doorstroming*
- *Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast*
- *Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud*

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbeterd. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeerveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

- *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*
- *Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk*
- *De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen*
- *Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.*

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

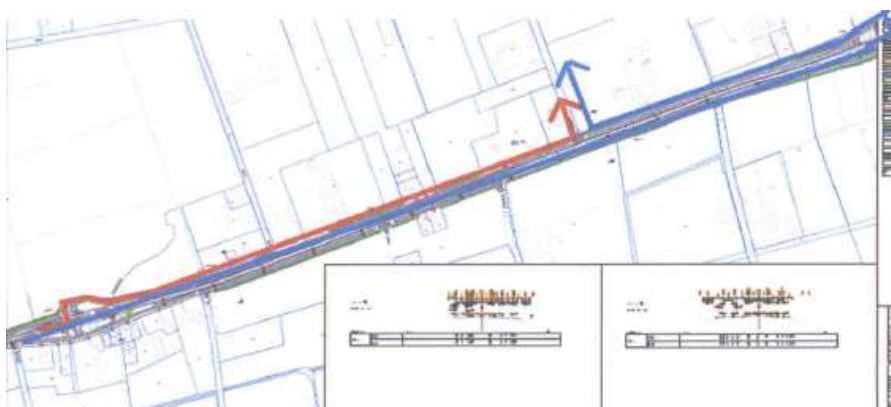
Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietser en gemotoriseerd verkeer veiliger is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de combinatie van langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en

eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Eerder in deze zienswijze hebben indieners toegelicht dat zij, met voorliggend plan, worden geconfronteerd met veel agrarisch verkeer terwijl de parallelweg voor de woning van indieners slechts een breedte heeft van 4,5 meter in plaats van 5,5 meter (zoals op de landbouwroute). Indieners hebben daar in de vorige zienswijze ook expliciet op gewezen. In de reactie van de gemeente wordt gesteld dat 4,5 meter voldoende is omdat er weinig verkeer van deze weg gebruik zal maken. De agrarische route is de route die gevolgd zal worden. Kennelijk gaat u er nog steeds vanuit dat ondernemers omrijden. Dat is niet het geval. Indieners hebben getracht om met de volgende foto uitleg te geven over het gebruik van de weg:



Op bovenstaande foto is met blauw de landbouwroute weergegeven. Het verkeer dat van Deurne komt en naar het achterliggende gebied aan de noordzijde dient te gaan moet eerst naar de kruising bij de Nachtegaalweg rijden. Bij de kruising dient het verkeer vervolgens linksaf te slaan en weer terug te rijden richting de Zandschelweg. Aangezien er geen enkele beperking opgelegd is ten aanzien van het gebruik van andere routes is de kans bijzonder groot dat agrarisch verkeer kiest voor de route. Dat betekent dat het verkeer vanuit Deurne bij de eerste kruising linksaf gaat en de parallelweg op gaat richting de Zandschelweg. Het verkeer kiest nu eenmaal de kortste route. De blauwe route is 2 km terwijl de rode route slechts 1 km is. Die route zal dus intensiever gebruikt worden dan de transportroute. In dat geval is 4,5 meter niet voldoende. In de vorige zienswijze hebben indieners aangegeven dat de parallelweg breder moet worden in verband met veiligheid. Indieners voegen daar het volgende aan toe. U heeft in beginsel twee keuzes voor wat betreft het landbouwverkeer richting de zandschelweg. De eerste keuze is dat u ervoor zorgt dat gemotoriseerd verkeer op de parallelweg niet af kan slaan naar de Zandschelweg (landbouw verkeer moet dan dus wel omrijden). Mocht u niet bereid zijn om een dergelijke voorziening op te nemen dan dient u ervoor te zorgen dat de parallelweg ook voldoende ruimte heeft voor het passeren van agrarisch verkeer alsmede auto's en fietsers. Aangezien u naar de mening van indieners onvoldoende heeft gedaan met de reacties van de door indieners ingeschakelde deskundige hebben indieners wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid. Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties tijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichtbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer als mede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Boven-provinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof-belasting.

12. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra verstening in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten, greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook

blijkt niet uit het plan welke maatregelen/voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen. De aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instantie door de aanwezige greppels op te heffen.

Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemte te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en berm sloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

13. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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. Wat de waarde van de woning van indiener betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn, dat hieraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Mocht er sprake zijn van een verwachte waardevermindering, dan staat de mogelijkheid open om een plan-schadeclaim in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.

Het verschuiven van de N270 naar de zuid oostzijde zoals indiener aangeeft is afgewogen en als onveilig beschouwd. Een doorgaande weg met een snelheidslimiet van 80 km/ uur moet vanuit veiligheid in een vloeiende lijn lopen. Ter hoogte van de Padbrugseweg en de Nachtegaalweg is het tracé breder omdat er sprake is van een kruising. De N270 loopt hier met een zeer flauwe bocht door, in een vloeiende lijn. Wanneer zoals indiener voorstelt de N270 ter hoogte van Langstraat 71 een vrij scherpe bocht moet maken ontstaat een onveilige situatie. Daarnaast zou bij toepassing van de verschuiving de complete bomenlaan moeten worden gekapt. Wij begrijpen het belang van indiener, maar vinden het belang van veiligheid doorslaggevend.

2 – 13. Voor punten 2 tot en met 13 wordt verwezen naar zienswijze 20.

In aanvulling op punt 5 wat betreft de inritten van percelen 71 en 73 het volgende. Volgens indiener moeten voor beide inritten bomen worden gekapt. Bij het opstellen van het Definitief Uitvoerend Ontwerp (UO) wordt door de aannemer met indieners afgestemd hoe de inritten vorm worden gegeven. De bomen in de laanbeplanting langs de weg worden waardevol geacht zodat in volgorde om te komen tot een goede bereikbaarheid eerst wordt bekeken of door aanpassing van de inrit op particulier terrein (op kosten van de provincie, in overeenstemming met indiener) kan worden aangepast. Mocht dit niet lukken dan zullen bomen uit de laanstructuur gekapt worden. In het bestemmingsplan is geregeld dat mochten de bomen inderdaad moeten wijken voor de inritten, de bomen die gekapt worden moeten worden geplant in de laanstructuur (artikel 7.4).

Voor wat betreft het alternatief dat indiener aangeeft wordt verwezen naar het gestelde onder punt 1.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden.
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.23 Zienswijze 23 (Langstraat 128)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen.

Indieners hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoeken te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van indieners zijn meegenomen.

Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen.

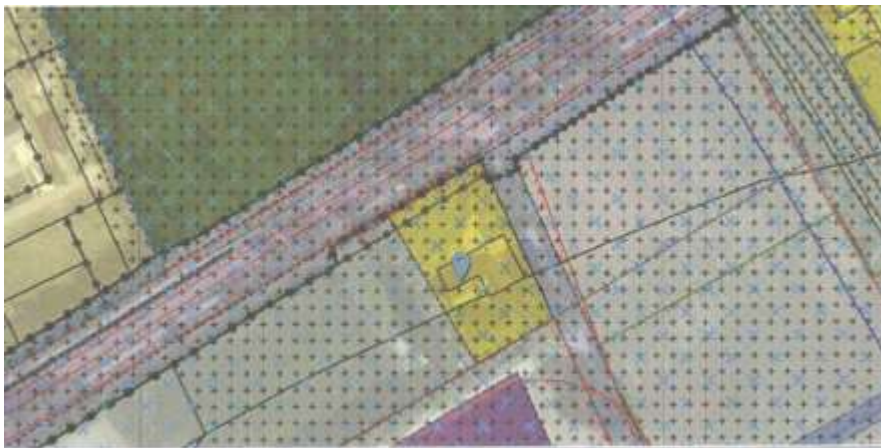
Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen.

De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. Indieners wonen op dit moment in een bosrijke en groene omgeving.



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht te liggen van de gevel van de woning:



De situatie wijzigt voor indieners ingrijpend. Indieners worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid. Tevens is voor indieners niet duidelijk wat de plannen zijn ten aanzien van het aanleggen van een sloot en wat de gevolgen hiervan zijn voor de waterhuishouding.

Indieners hebben meerdere percelen in eigendom (nummers kadastraal 3914 en 1768). Door de flinke verkeerstoename zouden indieners opteren voor maatregelen ter voorkoming van negatieve invloeden

vanuit de N270, zoals het aanleggen van een groene wal. Deze groene wal kan zicht, maar ook geluid, fijnstof en afwatering ten goede komen.

Door de nieuwe verkeerssituatie worden de eigendommen van indieners minder goed ontsloten. Indiërs opteren voor een deugdelijke inrit/uitweg ten aanzien van het perceel met nummer 3914.

Voor indieners is niet inzichtelijk wat de gevolgen zijn voor hun eigendommen bij de uitvoering van het onderhavige bestemmingsplan. Dat geldt ten aanzien van de gevolgen voor uitzicht, toename fijnstof en geluid, en welke gevolgen de plannen hebben voor de hydrologie van het gebied.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan.

Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad gemformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270.

Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indiërs voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indiërs hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodza-

kelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding hebben indieners rekening te houden met een verkeersbestemming zeer dichtbij de voorgevel. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels. Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moeten indieners rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners. Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe tracé blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het tracé.

Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding. Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Door alleen overleg te voeren met de omwonenden van de huidige locatie waar arbeidsmigranten worden gehuisvest en het overleg met de omwonenden van de geplande locatie achterwege te laten, handelt u in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Uit het voorliggend bestemmingsplan blijkt niet wat indieners nu kunnen verwachten aan de voorzijde en zijkant van hun perceel. Ook is niet duidelijk hoe de toegangsweg ter hoogte van de woning van indieners wordt ontsloten, wat er gebeurt met de huidige groeninrichting en bomen en wat het doel is van de 'knikken' in het bestemmingsplan van de plangrens van het bestemmingsplan. Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.



6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- *Alternatief 1: 'Sobere oplossing'*
- *Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'*
- *Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'*

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen. Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze

zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- Mate van doelbereik
- Effecten voor de omgeving
- Kosten

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaansluitingen en zijwegen	0/+	+	++
• Afname landbouwverkeer	+	+	++
• Afname gemiddelde snelheid	0	0	0
Oversteekbaarheid	+	+	+
Doorstroming	+	+	++
Omrijdatstanden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0/-	0/-	0/-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is. Indieners wijzen er op dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemmt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is. Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul-opname uitgevoerd"

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er

geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270. De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven.

De doelstellingen van het project zijn:

- *Verbeteren van de verkeersveiligheid*
- *Verbeteren van de doorstroming*
- *Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast*
- *Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud*

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbetert. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeersveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

- *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*
- *Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk*
- *De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen*
- *Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.*

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietzers en gemotoriseerd verkeer veilig is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de com-

binatie van langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Indieners hebben zelf wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties zijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit

grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichtbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft. Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer alsmede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg.

Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken. Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Boven-provinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof belasting.

12. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra versterking in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten, greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook blijkt niet uit het plan welke maatregelen/voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verklei-

nen. De aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instantie door de aanwezige greppels op te heffen.

Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemte te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en bermsloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

13. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging

vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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, een toekomstbestendige waterhuishouding 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 water, geluid, natuur etc., er met de nieuwe inrichting ook een goed woon- en leefklimaat wordt gegarandeerd. Het totale proces om te komen tot het vast te stellen bestemmingsplan 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. De parallelweg is op een behoorlijke afstand van de woning afgelegen, zodat van verkeer vlakbij de gevel van de woning volgens ons geen sprake is.

De uitrit van indiener blijft liggen, zodat de situatie niet verslechtert op dit punt. Vanuit fijnstof en geluid is het niet nodig om een groene wal te plaatsen. Perceel 3914 wordt ontsloten via de inrit van Langstraat 129:



Het uitzicht vanuit de woning blijft vrijwel hetzelfde. In plaats van een fietspad ligt er straks een parallelweg. Aspecten zoals geluid, hydrologie en fijnstof zijn uitgebreid onderzocht en als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan. Vanuit deze aspecten zijn geen belemmeringen gebleken voor het project.

- 2, 3 en 4. Voor de antwoorden op deze punten wordt verwezen naar de reacties bij zienswijze 20.
5. Indiener geeft aan dat alleen overleg is gevoerd met de omwonenden van de huidige locatie waar arbeidsmigranten worden gevestigd en niet met omwonenden van de geplande locatie. Deze reactie kunnen wij niet geheel plaatsen. Als indiener bedoelt dat met indiener te weinig contact is geweest kunnen wij het volgende aangeven. Na de inspraakronde en na de eerste ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan waren er in het plan veel zaken gewijzigd op het gebied van geluid. De locatie en hoogte van schermen was zodanig gewijzigd dat wij vonden dat het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage zou moeten liggen. Die extra periode hebben wij ook benut om nog eens kritisch naar het ontwerp te kijken en een extra verkeersveiligheidsaudit te

doen om te bezien of ons ontwerp voldoet aan de normen vanuit Duurzaam Veilig. In de jaren die vooraf zijn gegaan is veelvuldig met de omgeving in overleg getreden. De alternatiefafweging is in werkateliers met de omgeving uitgevoerd. In de periodes tussen het voorontwerpbestemmingsplan, het eerste en het tweede ontwerpbestemmingsplan is op vele aspecten tegemoetgekomen aan de wensen van omwonenden. In de toelichting van het bestemmingsplan is hier een overzicht van opgenomen. De keuze voor het huidige ontwerp is onzes inziens in voortdurend overleg met omwonenden tot stand gekomen en met afweging van alle belangen die gelden rondom het project.

6. tot en met 13. Voor de antwoorden op deze punten wordt verwezen naar de reacties bij zienswijze 20.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.24 Zienswijze 24 (Langstraat 130)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen.

Indieners hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoeken te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van indieners zijn meegenomen.

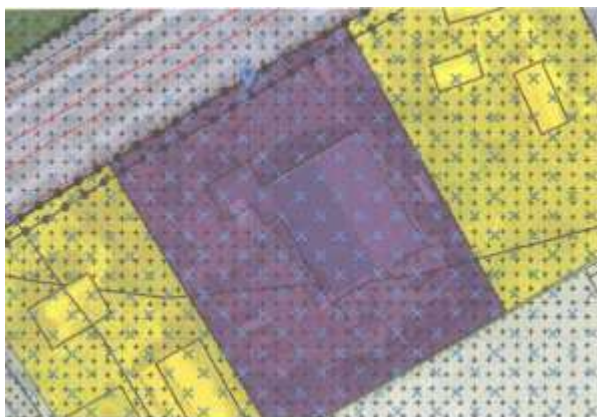
Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen.

Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen. De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. Indieners wonen op dit moment in een bosrijke en groene omgeving:



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht te liggen van de gevel van de woning:



Indieners werd telkenmale voorgehouden dat de reconstructie geen gevolgen zou hebben voor hun eigendommen. Niets is minder waar gebleken toen indieners het ontwerpplan opnieuw bestudeerden.

De situatie wijzigt voor indieners ingrijpend. Indieners worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid.

Het is indieners thans nog niet duidelijk waarom is gekozen voor het aanleggen van de ventweg; en daarmee is afgestapt van eerdere plannen van gemeentezijde.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan.

Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad gemformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente

Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270. Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blij gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding hebben indieners rekening te houden met een verkeersbestemming zeer dichtbij de voorgevel. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels. Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moeten indieners rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners, Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe tracé blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het tracé.

Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding. Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Uit het voorliggend bestemmingsplan blijkt niet wat indieners nu kunnen verwachten aan de voorzijde en zijkant van hun perceel. Ook is niet duidelijk hoe de toegangsweg ter hoogte van de woning van indieners wordt ontsloten, wat er gebeurt met de huidige groeninrichting en bomen en wat het doel is van de 'knikken' in het bestemmingsplan van de plangrens van het bestemmingsplan. Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.



Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners C.q. afwatering van de gronden.

6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- *Alternatief 1: 'Sobere oplossing'*
- *Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'*
- *Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'*

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen. Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- *Mate van doelbereik*
- *Effecten voor de omgeving*
- *Kosten*

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaanmeldingen en zijwegen	0/+	+	++
• Afname landbouwverkeer	+	+	++
• Afname gemiddelde snelheid	0	0	0
Overzoekbaarheid	+	+	+
Doorstrooming	+	+	++
Omrijafstanden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0/-	0/-	0/-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is. Indieners wijzen er op dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is. Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul-opname uitgevoerd".

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de

bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270. De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven.

De doelstellingen van het project zijn:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van de doorstroming
- Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast
- Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbeterd. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeerveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

- 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
- Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk
- De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen
- Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietser en gemotoriseerd verkeer veilig is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de combinatie van langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Indieners hebben zelf wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties zijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichterbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer alsmede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Bovenprovinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof-belasting.

12. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra verstening in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten, greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook blijkt niet uit het plan welke maatregelen/voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen. De aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instantie door de aanwezige greppels op te heffen.

Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemte te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en bermsloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

13. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte. Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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

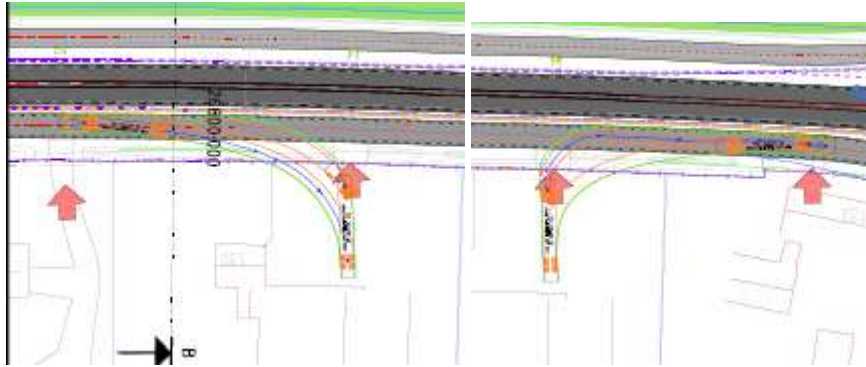
wegen veiliger te maken en niet enkele wegen uitzonderlijk veilig. Alle keuzes die in een dergelijk project worden gemaakt, zijn een afweging van de kosten tegen de baten. Hetgeen noodzakelijk is hoort in het project te zijn opgenomen, zoals een goed woon- en leefklimaat en een verkeersveilig ontwerp. 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. De bestemmingsplangrens ter hoogte van Langstraat 130 ligt op de kadastrale grens, zodat van indieners geen gronden benodigd zijn. Tussen het voorontwerp- en het ontwerpbestemmingsplan is de grens teruggelegd naar de kadastrale grens. De afbeelding die indiener laat zien is een uitsnede van www.ruimtelijkeplannen.nl, dat zowel de bestemmingsplangrens uit het voorontwerp als het ontwerpbestemmingsplan laat zien. Onderstaande afbeelding uit het ontwerp laat zien dat de bestemmingsplangrens (bolletjes-streepjes) op de kadastrale grens (blauwe lijn) ligt.



De parallelweg is noodzakelijk om de percelen 104 A, 122, 126, 128, 128 A, 130 en 132 te ontsluiten. De totale onderbouwing van de parallelstructuur zijn opgenomen in hoofdstuk 2.2 van de toelichting en in de alternatievenafweging die als bijlage 17 is opgenomen (en als bijlage bij deze toelichting).

2. 3 en 4. Voor deze punten wordt verwezen naar zienswijze 20.
5. Voor het eerste deel van de zienswijze onder 5 wordt verwezen naar zienswijze 20. Zoals onder punt 1 is aangegeven ligt de plangrens van het project buiten het perceel van indiener. In de huidige situatie is het voor diepladers mogelijk om perceel Langstraat 130 te bereiken. Dit gebeurt door op de huidige N270 het verkeer stil te zetten en vervolgens achteruit het perceel in te steken. Omdat de huidige ontsluiting van het perceel rechtstreeks op de N270 in de nieuwe situatie komt te vervallen en wordt vervangen door een ontsluiting op de parallelweg, is bekeken worden wat de gevolgen voor de bereikbaarheid van het perceel zijn. Het uitgangspunt voor de lengte van de dieplader is overeengekomen met indiener. Daarnaast is in overleg vastgesteld dat het verkeer van diepladers met name de route van en naar het perceel in de richting van en uit Venray betreft, en veel minder de route naar Deurne zelf. Met een rijcurve-simulatie is vervolgens onderzocht of het perceel Langstraat 130 nog bereikbaar bleef, door de ontsluiting van het perceel op de parallelweg te onderzoeken, maar ook de kruising Oude

Graaf/ Riet. Hieronder is de rijcurvesimulatie opgenomen.



Uit de simulatie is gebleken dat het perceel bereikbaar is. Richting uitvoering wordt aan de aannemer aangegeven na te gaan of evt. rammelstroken nodig zijn bij het kruispunt Oude Graaf/ Riet.

6. Voor de punten 6 tot en met 13 wordt verwezen naar zienswijze 20. Voor wat betreft onze reactie op het onderzoek van Juust adviseurs onder punt 8 wordt eveneens verwezen naar zienswijze 17.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.25 Zienswijze 25 (Langstraat 142)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan

van de veiligheid en het woongenot van indianers. De zienswijzen van indianers zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiligere weg te komen.

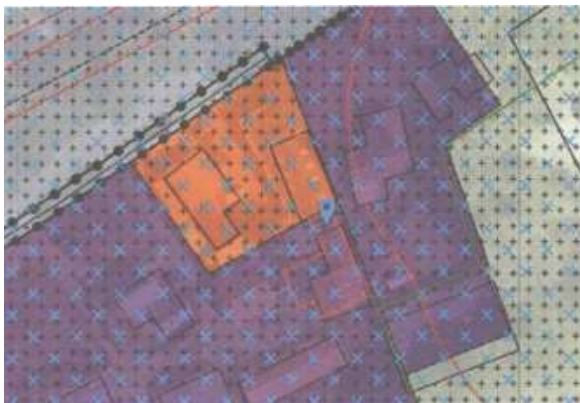
Indianers hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoeken te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van indianers zijn meegenomen.

Indianers doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen. Indianers zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd. Indianers zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indianers verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indianers zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen.

De omgeving van indianers wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. Indianers wonen en bedrijven op dit moment in een bosrijke en groene omgeving:



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggende plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht te liggen van de gevel van de woning en bedrijf:



Indianers is aangegeven dat zij op geen enkele wijze zouden worden belemmerd in hun bedrijfsvoering.

De situatie wijzigt voor indianers ingrijpend. Indianers worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid.

Het is indianers thans nog niet duidelijk waarom is gekozen voor het aanleggen van de ventweg; en daarmee is afgestapt van eerdere plannen van gemeentezijde.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan.

Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad gemformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270. Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding hebben indieners rekening te houden met een verkeersbestemming zeer dichtbij de voorgevel. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels. Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moeten indieners rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners. Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe tracé blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het tracé.

Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding.

Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.



6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- *Alternatief 1; 'Sobere oplossing'*
- *Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'*
- *Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'*

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen.

Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- *Mate van doelbereik*
- *Effecten voor de omgeving*
- *Kosten*

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaanmeldingen en zijwegen	0/+	+	++
• Afname landbouwverkeer	+	+	++
• Afname gemiddelde snelheid	0	0	0
Overschootbaarheid	+	+	+
Doorstrooming	+	+	++
Omrijafstanden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0/-	0/-	0/-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is.

Indieners wijzen er op dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemmt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is.

Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul-opname uitgevoerd."

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de

bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270.

De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven.

De doelstellingen van het project zijn:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van de doorstroming
- Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast
- Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbeterd. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeerveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

- 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
- Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk
- De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen
- Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietser en gemotoriseerd verkeer veilig is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de combinatie van langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door

jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Indieners hebben zelf wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid. Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties zijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichtbij de

woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalttoegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer als mede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Bovenprovinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof-belasting.

12. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke

locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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.

Bij Langstraat 142 komt de grens van de bestemming Verkeer te liggen op de kadastrale grens. De eigendommen van indiener worden niet aangetast. De parallelweg zelf komt te liggen waar deze nu ook ligt, de afstand wordt niet kleiner.



Door het project zelf neemt de hoeveelheid verkeer niet toe. Wel is het zo dat door de kruising Oude Graaf/ Riet er wat meer verkeer over de parallelweg zal rijden richting Riet. Daar staat tegenover dat de situatie op de N270 veel veiliger wordt omdat auto's niet direct meer afslaan naar het Riet. De situatie is uitgebreid onderzocht op alle aspecten die voor indiener hinder zouden kunnen veroorzaken. Uit de onderzoeken zijn geen belemmeringen gebleken.

2. Voor de punten 2 tot en met 12 wordt verwezen naar zienswijze 20. Voor wat betreft onze reactie op het onderzoek van Juust adviseurs onder punt 8 wordt eveneens verwezen naar zienswijze 17.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;

- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.26 Zienswijze 26 (Langstraat 150)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen.

Indieners hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoeken te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van indieners zijn meegenomen.

Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen.

Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen.

De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. Indieners wonen op dit moment in een bosrijke en groene omgeving:



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht (10 meter) te liggen van de gevel van de woning:



De situatie wijzigt voor indieners ingrijpend. Indieners worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid.

Het is indieners thans nog niet duidelijk waarom is gekozen voor het aanleggen van de ventweg; en daarmee is afgestapt van eerdere plannen van gemeentezijde.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan.

Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad gemformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (veerkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270. Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook

niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Namens indieners wordt dat hierna toegelicht.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan niet duidelijk is. Niet alleen indieners maar nagenoeg alle bewoners van de Langstraat hebben geen idee hoe het tracé eruit komt te zien. Daar komt bij dat navraag bij de medewerkers van de gemeente en provincie ertoe leidt dat evenmin duidelijkheid ontstaat. Simpelweg omdat de medewerkers die duidelijkheid niet kunnen geven. Op informatieavonden wordt aangegeven dat in dit plan enkel het kader wordt gegeven en dat later de de-

Dat betekent ook dat bij de berekeningen ten aanzien van trilling, geluid en fijnstof uitgegaan moet worden van deze afstanden. Er is namelijk geen koppeling gemaakt met een inrichtingstekening van het tracé.

Indieners hebben kennisgenomen van de tekeningen uit de toelichting (bijlage bij de toelichting). Op basis van die tekeningen wordt een parallelweg ingetekend voor de woning en wordt een sloot aangelegd aan beide zijden van het perceel. Of dat de daadwerkelijke invulling wordt is voor indieners echter een groot raadsel. Het gevolg van deze insteek is echter wel belangrijk in deze procedure. Nu geen duidelijke inrichting bekend is gemaakt die ook planologisch is vastgelegd in het bestemmingsplan en evenmin onderdeel is van het voorliggend bestemmingsplan dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het plan. Uitgaande van die maximale mogelijkheden moeten indieners rekening houden met een verkeersbestemming aan de voorkant en zijkant van het perceel (slechts 8 meter):



Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Voor zover het college betekenis hecht aan de toelichting van het bestemmingsplan wijzen indieners erop dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van de juridische beoordeling van het plan. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het trace wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg. Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

Daarnaast volgt uit voorliggend bestemmingsplan niet wat indieners nu kunnen verwachten aan de voorzijde van de woning. Indieners hebben nu de beschikking over een groenstrook aan de voorzijde van de woning. De groenstrook ter hoogte van de woning van indieners maakt geen deel uit van de plangrens van het bestemmingsplan:



Door medewerkers van de gemeente en de provincie is op informatieavonden gesteld dat de groenstrook verwijderd zou moeten worden. Op basis waarvan de groenstrook verwijderd zou moeten worden is voor indieners niet duidelijk. Het staat echter vast dat verwijdering nooit plaats kan vinden op basis van het bestemmingsplan aangezien de groenstrook op het perceel van indieners geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. De door de medewerkers gedane toezeggingen zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners, Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe trace blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het trace.

Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding. Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.

6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- Alternatief 1: 'Sobere oplossing'
- Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'
- Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen. Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- Mate van doelbereik
- Effecten voor de omgeving
- Kosten

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaanleidingen en zijwegen	0+	+	++
• Afname landbouwverkeer	+	+	++
• Afname gemiddelde snelheid	0	0	0
Overzoekbaarheid	+	+	+
Doorstroming	+	+	++
Omrijdatastonden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0/-	0/-	0/-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is.

Indieners wijzen er op dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is.

Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd.

Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul-opname uitgevoerd."

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270. De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven. De doelstellingen van het project zijn:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid*
- Verbeteren van de doorstroming*
- Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast*
- Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud*

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbeterd. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeersveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

- 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
- Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk
- De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen
- Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietser en gemotoriseerd verkeer veilig is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de combinatie van langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Indieners hebben in de inspraakreactie verzocht om de parallelweg tegen de N270 aan te leggen zodat indieners minder overlast ervaren van de parallelweg.

In de nota van inspraak heeft het college afwijzend gereageerd. Volgens het college kan de parallelweg niet tegen de N270 aan worden gelegd in verband met de verkeersveiligheid.

Volgens het college dient een duidelijke scheiding tussen beide wegen opgenomen te zijn. Om die reden kiest het college ervoor om het tracé te lagen zoals het in het voorontwerp was opgenomen.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het college stelde in de nota van inspraak bij het vorige ontwerpbestemmingsplan dat het verleggen van de parallelweg niet mogelijk is in verband met de verkeersveiligheid. In het nieuwe plan heeft het college wederom de parallelweg niet tegen de N270 aan gelegd. Indieners vragen zich af kunnen dan niet volgen aangezien juist aan de overzijde van de weg de parallelweg strak tegen de N270 is geprojecteerd:



Op bovenstaande tekening (die als bijlage aan de toelichting is gekoppeld) is de te zien dat de parallelweg ter hoogte van indieners niet tegen de N270 gelegd kan worden terwijl dat bij de overburen wel het geval is. Indieners hebben tot op de dag van vandaag geen inhoudelijk antwoord gekregen op de vraag waarom de parallelweg aan de overzijde van de woning van indieners wel verlegd kan worden en bij indieners niet. Indieners kunnen door deze onduidelijkheid niet anders dan de conclusie blijven volgen dat het college verkeersveiligheid als onderbouwing inroept maar dat de werkelijke reden niet is gelegen in verkeersveiligheid maar puur en alleen gericht is op kostenbesparing.

Indieners doen dan ook een dringend beroep op de raad om het college ter verantwoording te roepen en inzichtelijk te laten maken waarom op dit relatief korte trace diverse standpunten worden ingenomen die tegenstrijdig zijn. In het verlengde daarvan wijzen indieners op de redenering in de toelichting over de alternatieven. Uit de toelichting volgt namelijk dat gekozen is voor een snel te realiseren trace en niet voor het beste trace. Een keuze voor dit trace mag nooit louter worden gebaseerd op kosten. Het gaat erom dat de situatie in zijn geheel veiliger gaat worden. Indien dat traject de duur is zal de afweging gemaakt moeten worden of de wijzigingen dan doorgevoerd moeten worden.

Indieners hebben zelf wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. Oe rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden

die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties tijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichterbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidsniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer alsmede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Indieners hebben geconstateerd dat door de maatregelen op het tracé de begroeiing op het perceel verwijderd moet worden. Het gevolg is dat de geluidsdemping van de begroeiing wegvalt en indieners nog meer hinder ondervinden.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Boven-provinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof belasting.

12. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra verstening in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten, greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook blijkt niet uit het plan welke maatregelen/voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende

percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen. De aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instantie door de aanwezige greppels op te heffen.

Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemte te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en bermsloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

13. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke

compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1 lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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. Ter hoogte van Langstraat 150 is de bestemmingsplangrens gelijk gelegd op de kadastrale grens van het perceel, waardoor de eigendommen van indiener niet worden aangetast. De parallelweg komt vrijwel op dezelfde plaats te liggen als het huidige fietspad, dus niet op de bestemmingsplangrens.



Natuurlijk zijn er wel verschillen tussen het huidige gebruik als fietspad en het toekomstig gebruik voor fietsers, vrachtverkeer en landbouwverkeer. De hoeveelheid verkeer is geriong, wij zijn uitgegaan van 200 voertuigen per 24 uur, hetgeen een worst case scenario is. Daarnaast hebben wij de situatie onderzocht op alle aspecten die een goed woon- en leefklimaat in de weg kunnen staan. Uit deze onderzoeken zijn geen belemmeringen gebleken. De parallelweg zorgt er tegelijkertijd voor dat de situatie op de N270 veel veiliger wordt.

2. Voor punten 2 en 3 wordt verwezen naar zienswijze 20.
4. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de locatie en daarbij mogelijke bouw- en gebruiksmogelijkheden. Zo regelt het bestemmingsplan, dat de gronden gebruikt mogen worden voor verkeersdoeleinden en de daarbij behorende voorzieningen. Na het eerste ontwerpbestemmingsplan hebben wij ter verduidelijking van het tracé aan het bestemmingsplan dwarsprofielen toegevoegd, zodat in het bestemmingsplan ook geborgd is waar de hoofdrijbanen, parallelwegen, bermen, watergangen et cetera komen te liggen. Gezien de maximale mogelijkheden van het plan, kan dan niet de hoofdrijbanen tegen het perceel van indiener gerealiseerd worden. Het is ons bekend, dat dwarsprofielen in het tweede ontwerpbestemmingsplan nog niet juridisch juist in het bestemmingsplan waren gekoppeld. Dit is in het vast te stellen plan alsnog gedaan. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van deze profielen, de maatregelen zijn dus ook passend bij de locatie van de inrichting uit de dwarsprofielen. De groenstrook aan de voorzijde van de woning (zowel tussen de woning en de parallelweg en tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan) zal iets minder breed worden, maar wel blijven bestaan, zoals uit de tekening onder punt 1 blijkt. Zoals aangegeven wordt geen gebruik gemaakt van het perceel van indienen omdat de bestemmingsplangrens percie op de perceelsgrens ligt. De locaties van de watergangen (die door toevoeging van de dearsprofielen ook verder juridisch zijn verankerd), zijn bepaald in overleg tussen het Waterschap en de gemeente.
5. Voor de reacties op punten 5, 6 en 7 wordt verwezen naar zienswijze 20.
8. Voor de reactie op het eerste deel van punt 8 wordt verwezen naar zienswijze 20. Indienen vragen zich daarnaast af waarom de parallelweg aan de zuidzijde niet dicht tegen de hoofdrijbaan kan worden gelegd, zoals aan de noordzijde het geval is. In het algemeen is afwijken van het dwarsprofiel ook niet wenselijk in verband met de verkeersveiligheid (de ruimte tussen de beide typen wegen zorgt voor een overzichtelijke situatie). Op een aantal gronden waar de parallelwegen worden aangelegd, is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. 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. Aan de noordzijde was sprake van ruimtebeslag op de percelen van Langstraat 67 en 69. Aan de zuidzijde kan de parallelweg worden doorgetrokken zonder de percelen Langstraat 150 en 152 te raken. Conform de regels voor het afwijken van het dwarsprofiel is in de situatie van Langstraat 150 niet afgeweken van het dwarsprofiel. Voor de reactie op het rapport van Juust adviseurs verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 17.
9. Voor de reactie op punten 9 en 10 wordt verwezen naar zienswijze 20. In aanvulling op reactie 10 voegen wij toe dat er geen sprake zal zijn van werkzaamheden op het perceel van Langstraat 150 (muv de mogelijke herinrichting van de inrit), zodat begroeiing in principe niet zal worden verwijderd van het perceel van indiener.
11. Voor punten 11, 12 en 13 wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 20.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.27 Zienswijze 27 (Langstraat 158)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen.

Indieners hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoeken te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van Indieners zijn meegenomen.

Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen.

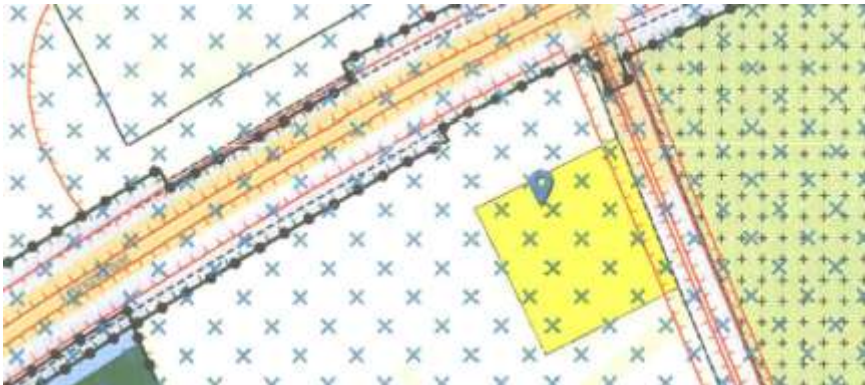
Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen.

De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. Indieners wonen op dit moment in een bosrijke en groene omgeving:



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht tegen de gevel van de te liggen:



Indieners hebben de locatie zeer recent aangekocht. Nog voor de aankoop hebben indieners contact opgenomen met de gemeente en de provincie ten aanzien van de invulling van het nieuwe trace, Op dat moment is aan indieners voorgehouden dat de reconstructie geen gevolgen zou hebben voor hun eigendommen. Toen indieners het eerste ontwerpplan bestudeerden schrokken ze aangezien de weg, in tegenstelling tot het eerder ingenomen standpunt, in de richting van de woning was verplaatst.

Tijdens de gesprekken met de provincie in het kader van de grondverwerving werd gesteld dat de N270 werd verplaatst in verband met de verkeersveiligheid. Achteraf is de werkelijke reden bekend geworden omdat men ervan uitging dat de woning aan de Langstraat 91 een probleem zou vormen. Het eerder ingenomen standpunt was dus onjuist en daarnaast in strijd met de waarheid.

Vanwege deze werkwijze hebben indieners veel moeite met de aanpak van dit dossier. Indieners blijven het gevoel hebben dat zij onderdeel zijn geworden van een spel. Uitgangspunt is dat het nieuwe trace verkeersveilig dient te zijn. Niet meer en niet minder. Vanwege voorliggend ontwerp wijzigt de situatie voor indieners ingrijpend. Indieners worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid. Indieners hebben bij het vorige plan een alternatief geopteerd, dat aan hun belangen tegemoet wordt gekomen en de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. De gemeente en provincie hebben hierop niet gereageerd. Het is indieners thans nog niet duidelijk waarom is gekozen voor het aanleggen van de ventweg; en daarmee is afgestapt van eerdere plannen van gemeentezijde. Indieners hebben geopteerd om aan hun zijde ook een ventweg te laten lopen tot de Limburgse grens en van de Kanveldweg tot aan de grote verkeerskruising bij de Nachtegaal. In deze optie zou de ventweg zo dicht mogelijk bij de hoofdbaan worden gelegd. Voor indieners is van belang dat de hoofdbaan op de huidige locatie blijft: tussen de bestaande bomen.

Indieners hebben in gesprekken met provincie en gemeente herhaaldelijk gesproken over de inrichting van het gebied nabij hun gronden. Zo is voorgesteld om de weide ten westen van de woning van

indieners te ontsluiten door het fietspad van 2,5 meter te verbreden tot een afmeting van 3,5 meter. Deze verbreding zou kunnen worden doorgetrokken tot een lengte van 15 meter na het eindigen vanaf de huiskavel van indieners. Op deze wijze wensen cliënten de wei naast hun huis te ontsluiten. Ondanks deze constructieve houding hebben provincie en gemeente de plannen inhoudelijk niet beoordeeld.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan.

Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad gemformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270. Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven.

Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Namens indieners licht ik dat hierna toe.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding hebben indieners rekening te houden met een verkeersbestemming zeer dichtbij de voorgevel. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels. Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moeten indieners rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners, Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe tracé blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht

een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het tracé. Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding.

Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Uit het voorliggend bestemmingsplan blijkt niet wat indieners nu kunnen verwachten aan de voorzijde en zijkant van hun perceel. Ook is niet duidelijk hoe de toegangsweg ter hoogte van de woning van indieners wordt ontsloten, wat er gebeurt met de huidige groeninrichting en bomen en wat het doel is van de 'knikken' in het bestemmingsplan van de plangrens van het bestemmingsplan. Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.



6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- *Alternatief 1: 'Sobere oplossing'*
- *Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'*
- *Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'*

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen.

Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- *Mate van doelbereik*
- *Effecten voor de omgeving*
- *Kosten*

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaanmeldingen en zijwegen	0+	+	++
• Afnahme landbouwverkeer	+	+	++
• Afnahme gemiddelde snelheid	0	0	0
Oversmeetbaarheid	+	+	+
Doorstrooming	+	+	++
Omringsdassanden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0-	0-	0-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is.

Indieners wijzen er op dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemmt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is.

Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd. Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul-opname uitgevoerd."

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is van trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de

bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270. De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven.

De doelstellingen van het project zijn:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren van de doorstroming
- Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast
- Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd.

De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbeterd. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeerveiligheidsonderzoek toegevoegd.

Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

- 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
- Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk
- De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen
- Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietser en gemotoriseerd verkeer veilig is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de combinatie van langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemte te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door

jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Indieners hebben zelf wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties tijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichterbij de

woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer alsmede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende Boven-provinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieu-

we inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof belasting.

12. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra versterking in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten/ greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook blijkt niet uit het plan welke maatregelen/voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen. De aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instantie door de aanwezige greppels op te heffen.

Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemt te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en bermsloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

13. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te hebben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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. Geble-

ken 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.

Indiener geeft aan dat de informatievoorziening over de nieuwe inrichting hem voor verrassingen heeft gezet. In de ontwikkeling van het plan van de reconstructie van de N270 worden steeds weer keuzen gemaakt. Zo is in de planstudie van 2014 het weggedeelte tussen Nachtegaalweg en Limburgse grens (zogenaamd oostelijk deel) niet nader ingevuld in afwachting van een samengaan van de plannen van provincie Noord-Brabant en Limburg. Wellicht heeft indiener dat, ten tijde van de aanschaf van de woning, geïnterpreteerd als dat er op dit deel geen wijzigingen voorzien waren. Echter in de loop van het project is besloten om ook het oostelijk deel in het plan gelijktijdig duurzaam veilig in te richten.

Om te komen tot een inrichting voor het oostelijk deel is met aanwonenden twee keer aan tafel gezeten om ten eerste te inventariseren wat belangrijk was en ten tweede om het ontwerp van de inrichting terug te koppelen. Indiener is bij beide bijeenkomsten aanwezig geweest. Bij de eerste bijeenkomst lag een tekening op tafel en is toegelicht dat dit een tekening was om een eerste beeld te hebben van wat de reconstructie kan inhouden en dat dit ontwerp na de bijeenkomst met informatie van aanwezigen kon wijzigen. Uit de informatie die mensen hebben ingebracht is vervolgens een ontwerp ontstaan waarin de as van de provinciale weg ca. 5 m richting de woning van indiener schoof. Dit is het resultaat van een afweging door de provincie in belangen van mensen aan weerszijden van de weg. De verschuiving maakt het mogelijk om ter hoogte van Langstraat 91, waar de woning dicht bij de weg staat, meer afstand te houden. De woning van Langstraat 158 staat aanzienlijk minder dicht bij de weg zodat de keuze als zodanig is gemaakt. Verkeersveiligheid van de ligging van de weg zelf was inderdaad een argument dat besproken is maar heeft geen wezenlijke bijdrage in de gemaakte keuzen.

Na de bijeenkomsten met de bewoners gezamenlijk is er twee keer bij en met de indiener thuis een gesprek gevoerd om standpunten uit te wisselen en te bekijken wat mogelijk was om tegemoet te komen. Dit heeft in een stukje optimalisatie geleid dat de verschuiving nog ca. 4 m is geworden.

Indiener is niet helder in welk alternatief geopteerd is. Als dit betreft het opkopen van de woning van Langstraat 91 sluit dit niet aan bij de kaders van het project om de invloed op de leefomgeving van mensen te minimaliseren. Daarbij staat de investering van een woning niet in verhouding tot de verschuiving van de hoofdrijbaan van ca. 4 m richting een woning die op aanzienlijke afstand van de weg af staat. Daarmee niet zeggend dat de situatie van indiener met de verschuiving niet als verslechtering kan worden gezien. We wijzen erop dat de hoofdrijbaan van de N270 zal worden voorzien van geluid reducerend asfalt wat de geluidsoverlast laat afnemen.

Het alternatief om de parallelweg aan de zuidzijde van de N270 te leggen is serieus bekeken maar gezien het groter aantal bedrijven dat ontsloten dient te worden aan de noordzijde is het logisch om de parallelweg voor ontsluiting en de voorkeurs route van landbouwverkeer oost-west v.v. gecombineerd aan de noordzijde te leggen. Deze redenatie is ook met indiener aan tafel besproken. Dat indiener vanuit zijn optiek andere keuzen zou maken is evident maar de gemeente is gehouden om een bredere afweging te maken. De ontsluiting van de wei is in goed overleg bepaald en wordt ook zo uitgevoerd. Als dit verloop een vervelend gevoel opgeleverd heeft bij de indiener betreuren wij dat. Wat de waarde van de woning van indiener betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn, dat hieraan een groter gewicht moet

worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Mocht er sprake zijn van een verwachte waardevermindering, dan staat de mogelijkheid open om een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.

2. Voor punten 2 tot en met 5 wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 20. In aanvulling op punt 5 geldt hier dat voor de inrit naar het perceel aan de Kanveldweg geldt dat deze blijft bestaan, zoals deze nu is. De knikken in de bestemmingsplangrens zijn ontstaan door dat percelen zoveel mogelijk zijn gespaard. Aan de zijkant van het perceel ligt de bestemmingsplangrens op de kadastrale grens. Aan de voorzijde is wel wat extra ruimte nodig om het stuk parallelweg in te passen.
6. Voor punten 6 tot en met 13 wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 20. Dat geldt ook voor de reactie op het onderzoek van Juust adviseurs onder punt 8, waarbij wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 17.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17)
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.28 Zienswijze 28 (Kanveldweg 1)

Zienswijze

1. Inleiding

Indieners wensen voorop te stellen dat zij geen bezwaar hebben tegen het aanpassen van de N270 aangezien zij met u van mening zijn dat de verkeersveiligheid van de N270 aanzienlijk verbeterd dient te worden. Het hogere doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en het woongenot van indieners. De zienswijzen van indieners zijn met name gericht op de keuzes die u heeft gemaakt om tot een verkeersveiliger weg te komen.

Indieners hebben reeds in een eerder stadium zienswijzen geformuleerd naar aanleiding van het eerste bestemmingsplan N270. De raad heeft toen besloten het plan niet vast te stellen en een nadere onderzoeken te verrichten. In het nieuw ter inzage liggende plan stelt de raad dat de zienswijzen van indieners zijn meegenomen.

Indieners doen een dringend beroep op u om het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen maar op basis van een zorgvuldig onderzoek het tracé opnieuw vast te stellen.

Indieners zijn zich ervan bewust dat het project daarmee wederom vertraging oploopt. De vertraging kan echter niet als noodzaak worden gezien om het project in de huidige vorm door te zetten. Juist bij verkeersveiligheid is het van belang dat alle alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en dat de belangen van aanwonenden worden meegenomen en hun eigendommen worden beschermd.

Indieners zijn van mening dat voorliggend bestemmingsplan een bestemmingsplan is dat grotendeels is gekleurd door beperking van kosten. Indieners verzoeken uw raad om weliswaar de kosten in beeld te houden, maar dat de kosten van het aanleggen niet voorrang dienen te krijgen boven de veiligheid op en aan de randweg (inclusief parallelwegen). Indieners zullen later in deze zienswijzen hierop terugkomen.

De omgeving van indieners wordt door de aanleg van de parallelweg fors aangetast. Indieners wonen op dit moment is een bosrijke en groene omgeving:



Door het voorliggende plan wordt deze bosachtige omgeving fors aangetast. Door het voorliggend plan komt het bestemmingsvlak verkeer zeer dicht te liggen van de gevel van de woning.



De situatie wijzigt voor indieners ingrijpend. Indieners worden niet alleen geconfronteerd met meer vervoersbewegingen, tevens zal het verkeer op kortere afstand van de gevel van de woning worden geleid. Indieners hebben een alternatief geopteerd, dat aan hun belangen tegemoet wordt gekomen en de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt.

De nieuwe verkeerssituatie heeft tevens gevolgen voor alle zij- en parallelwegen. De parallelweg ter hoogte van de eigendommen is deels verhard. De gemeente Deurne heeft destijds besloten deze weg deels te verharden (met gebroken puin). Deze maatregel is destijds genomen om verkeer om te leiden naar de Nachtegaalweg. Met de nieuwe verkeerssituatie zal de deel onverharde weg intensiever worden gebruikt. Indieners wensen graag dat ook deze weg wordt aangepast, zodat indieners minder last zullen ervaren van het verkeer en opwaaiend zand en stof.

Het is indieners thans nog niet duidelijk waarom is gekozen voor het aanleggen van de ventweg; en daarmee is afgestapt van eerdere plannen van gemeentezijde. Bovendien is niet duidelijk waarom er geen verkeers-remmende maatregelen zijn getroffen in plaats van de ventweg.

Tevens is nog steeds volstrekt niet duidelijk waarom het plan niet integraal is benaderd samen met de provincie Limburg. Immers het verkeer, de intensiteit en de gevolgen van het verkeer voor de N270 houdt zich niet aan de provinciale grenzen. Oe enkele mededeling dat de provincie Limburg 'nog niet zo ver is met de plannen' kan en mag geen argument zijn om enkel de wegsituatie te benaderen vanuit een gemeente.

2. Onzorgvuldige voorbereiding

Indieners hebben bij de voorbereiding van het bestemmingsplan N270 Langstraat in 2017 uitgebreid toegelicht dat zij zich niet gehoord voelden in de voorbereiding van het plan.

Daarnaast was er veel onduidelijkheid over de invulling van de weg en met name ook de gevolgen van de weg. Het is voor het college geen geheim dat omwonenden zich ernstige zorgen maken over de veiligheid van de parallelwegen.

Naar aanleiding van de zienswijzefase en de vergadering van de hoorcommissie ruimtelijke plannen op 23 oktober 2017 heeft wethouder Verhees de raad geïnformeerd over de aanpak van het bestemmingsplan. In plaats van het bestemmingsplan door te zetten, is besloten om het bestemmingsplan niet voor te leggen aan de raad van de gemeente Deurne. Het college zou meer tijd nemen om de beoogde doelen (verkeersveiligheid) te bereiken. Ook zou met het opnieuw in procedure brengen van het plan het gewenste draagvlak bereikt kunnen worden.

Verkeersveiligheid is en blijft dus het belangrijkste doel van de plannen rondom de N270. Indieners verwijzen naar pagina 1 van de raadsinformatiebrief van 23 oktober 2017. Omdat in veel zienswijzen werd getwijfeld over de verkeersveiligheid is besloten om een second opinion uit te laten voeren (de verkeersaudit). Naar aanleiding van de raadsinformatiebrief zijn indieners ervan uitgegaan dat het eerste ontwerp van de N270 met bijbehorende parallelwegen van tafel zou worden geveegd en een nieuw plan gepresenteerd zou worden.

Helaas is die wens niet uitgekomen omdat in het plan niets is gedaan met de parallelwegen terwijl de omwonenden juist op de inrichting van de parallelwegen kritiek hebben. Indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen terwijl indieners vanaf het begin hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanpassing van de N270. De aanpassing moet echter niet leiden tot een verplaatsing van het probleem. In dat verband had het op de weg van het college gelegen om samen met omwonenden de inhoud van het nieuwe plan te bepalen. Niets is minder waar. In de periode tussen de raadsinformatiebrief van 24 oktober 2017 en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2018 heeft geen overleg plaatsgevonden tussen overheid en omwonenden. Indieners hebben dan ook moeite met de reactie in de nota van zienswijzen dat het tweede ontwerp uitgebreid met de omgeving is gedeeld en bepaald is.

Indieners hebben moeten concluderen dat de gemeente Deurne nog steeds geen verkeersveilig alternatief heeft willen realiseren. De grootste knelpunten ten opzichte van het vorige plan zijn namelijk nog steeds niet opgelost. In plaats van een stap terug en twee vooruit zijn we een stap achteruit gegaan en geen enkele stap vooruit.

3. Goede ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpbestemmingplan onvoldoende blijkt gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. U benadrukt dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het tracé zou aan groot onderhoud toe zijn, en alsmede staat de verkeersveiligheid onder druk. De verkeersveiligheid staat onder druk wegens de hoge snelheid, het landbouwverkeer op de N270, de vele zijwegen en erfaansluitingen en de inrichting van de N270.

Vooropgesteld is dat indieners het verbeteren van de verkeersveiligheid onderschrijven. Indieners wensen dat maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé. Indieners achten de aanpassingen die u wenst voor het tracé in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Naar het oordeel hadden andere, betere keuzes gemaakt kunnen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Naar de mening van indieners is de voorliggende planregeling om die redenen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

4. Onduidelijkheid

Indieners zijn van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onvoldoende duidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd. Op basis van de planverbeelding hebben indieners rekening te houden met een verkeersbestemming zeer dichtbij de voorgevel. Op basis van de tekeningen uit de toelichting wordt echter weer een ander beeld gepresenteerd. Vast staat in ieder geval dat de tekeningen genoemd in de bijlage niet zijn gekoppeld aan de planregels. Op basis van vaste rechtspraak dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangezien de toelichting geen onderdeel is van de planregels moeten indieners rekening houden met een parallelweg op zeer korte afstand met alle gevolgen van dien. Indieners zijn van mening dat onderhavig bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid nu onduidelijk is hoe het tracé wordt aangelegd en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg.

De door de medewerkers gedane toezeggingen tijdens informatiebijeenkomsten zorgen echter wel voor onduidelijkheden bij indieners. Om die reden betreuren indieners het dat het college geen duidelijkheid verschaft aan de omwonenden van de Langstraat. In plaats van een duidelijk beeld te geven van het nieuwe tracé blijft iedere vorm van duidelijkheid achterwege. Indieners zijn van mening dat alvorens een plan in procedure wordt gebracht een duidelijk beeld gevormd moet worden over de inrichting van het tracé. Datzelfde geldt voor de watergangen aan de Langstraat. Vanwege de aanleg van de parallelweg dient de bestaande watergang verlegd te worden. Op basis van de legger van het waterschap Aa en Maas is gebleken dat de watergang geen watergang is van het waterschap maar

van de gemeente Deurne. Dat betekent dat niet het waterschap maar de gemeente Deurne een oordeel dient te vormen over de verplaatsing van de watergang en de gevolgen daarvan voor de waterhuishouding.

Indieners gaan hierna nog in op de specifieke gronden van de zienswijzen.

5. Strijd met zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel

Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende bestemmingplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van mijn indieners onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Het belang van indieners is gelegen in een onbelemmerd gebruik van het gronden. Met de vaststelling van het plan heeft u geen aandacht besteed aan de gevolgen van het plan voor de eigendommen van indieners.

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat u bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Uit het voorliggend bestemmingsplan blijkt niet wat indieners nu kunnen verwachten aan de voorzijde en zijkant van hun perceel. Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.

Het is indieners niet duidelijk hoe de maatregelen zich verhouden met de verkeersveiligheid, maar ook wat dat betekent voor de eigendommen van indieners c.q. afwatering van de gronden.



6. Alternatieven

Indieners hebben geconstateerd dat het college drie alternatieven heeft onderzocht en vergeleken met het huidige tracé. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staan deze omschreven:

- Alternatief 1: 'Sobere oplossing'
- Alternatief 2: 'Parallelweg noordzijde'
- Alternatief 3: 'Volledige parallelstructuur'

Het is indieners niet duidelijk waarom is gekozen juist deze varianten te beoordelen. Op basis van de door indieners aangedragen varianten had ook gekozen kunnen worden voor een variant waarbij de parallelweg niet volledig langs de N270 zou lopen. Daarnaast had het college ervoor kunnen kiezen om de parallelweg strak aan de N270 te laten lopen zodat de omliggende woningen ontlast zouden worden. Door het college is geen onderzoek gedaan naar deze varianten. Evenmin heeft het college in overleg met omwonenden andere alternatieven beoordeeld.

Voorts wijzen indieners nog naar hetgeen zij hebben aangevoerd onder punt 1 van deze zienswijzen. Door indieners zijn bij de totstandkoming van de plannen zonder succes wel alternatieve mogelijkheden aangereikt.

In onderdeel 1.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn deze alternatieven beoordeeld aan de hand van een toetsingskader:

- Mate van doelbereik
- Effecten voor de omgeving
- Kosten

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeersveiligheid	+	+	++
• Erfaansluitingen en zijwegen	0+	+	++
• Afname landbouwverkeer	+	+	++
• Afname gemiddelde snelheid	0	0	0
Oversikbaarheid	+	+	+
Doorsstroming	+	+	++
Omrijafstanden	-	-	0
• Woningen	-	-	0
• Landbouwverkeer	-	-	0
• Fietsverkeer	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-
Effecten op natuurwaarden	0-	0-	0-
Kosten	-	-	-

Er is gekozen om alternatief 1 nader uit te werken, omdat, zo blijkt uit de toelichting, deze op korte termijn te realiseren is. Alternatief 3 is volgens de gemeente de beste oplossing en scoort op verkeersveiligheid het beste. Niettemin heeft het college gekozen voor alternatief 1. Indieners vragen zich af waarom "een snelle realisatie" de doorslaggevende functie is.

Indieners wijzen er op dat het onzorgvuldig ruimtelijkgebruik is om op basis van snelheid en korte termijn een plan nader uit te werken. Dit klemmt te meer nu de N270 reeds bekend staat als een gebied waar veel woningen en bedrijven zijn gevestigd en de druk op de omgeving, ook door de vervoersbewegingen op de N270, hoog is.

Indieners zijn van mening dat het onderzoek op dit onderdeel in strijd is met de zorgvuldige voorbereiding en vereiste motivering.

7. Trillingen

In de plantoelichting is opgenomen dat bij trillingen getoetst moet worden aan de SBR richtlijn. Volgens de toelichting dient deze toetsing plaats te vinden voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat betekent volgens de toelichting dat voorafgaand aan de uitvoering een nulmeting zal worden uitgevoerd.

Een flink aantal woningen ligt binnen de 50 meter zone waar trillinghinder kan optreden. Desondanks wordt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan aangegeven dat er geen hinder wordt verwacht. In de toelichting wordt omschreven dat:

"Tijdens de gebruiksfase (na realisatie van de reconstructie) wordt de meeste trillinghinder bij wegverkeer veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillinghinder beheersbaar. Omdat zowel de hoofdrijbaan als de parallelwegen worden voorzien van een egale laag asfalt en omdat het fundament van de wegen niet tegen de woningen aan komt te liggen verwachten wij geen trillinghinder vanuit het project. Om deze verwachting te toetsen wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden, zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening gehouden met eventuele trilling factoren. Daar waar nodig wordt door de aannemer voor de aanvang van de werkzaamheden een nul opname uitgevoerd."

Indieners kunnen zich daarmee niet verenigen. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een

onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke directe en indirecte trillinghinder en wordt slechts aangegeven dat de verwachting is dat er geen sprake is trillinghinder. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 20 december 2017 (nr. 201702667/1/R6) in een soortgelijke kwestie overwogen dat het niet was uit te sluiten, gelet op de beperkte afstand tot de weg, het bouwjaar van de woning en de snelheid op de weg, dat trillinghinder zou ontstaan. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak dient het college te onderbouwen waarom indieners in deze casus geen nadeel zullen ondervinden van het plan. Het onderzoek naar mogelijke trillinghinder vergt volgens de Afdeling tevens een onderzoek naar de bodemsoort. Indieners hebben geconstateerd dat het college geen onderzoek heeft verricht naar de bovengenoemde aspecten. Daar komt bij dat het verkeer op de parallelweg toeneemt en op zeer korte afstand van de woning passeert.

Indieners zijn van mening dat het college ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar trillinghinder. Het plan is alleen al om die reden onzorgvuldig voorbereid.

8. Verkeersveiligheid

Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid op de N270 en de parallelweg niet dan wel onvoldoende geborgd is. Dat geldt voor de N270 zelf, maar ook voor de parallel en randwegen van de N270. De plannen die mogelijk zijn op basis van het ter inzage liggend bestemmingsplan zijn aldus gemeente en provincie noodzakelijk aangezien de doorstroming en veiligheid niet meer voldoet aan de huidige maatstaven.

De doelstellingen van het project zijn:

- *Verbeteren van de verkeersveiligheid*
- *Verbeteren van de doorstroming*
- *Verbeteren van de leefbaarheid door onder andere beperking geluidsoverlast*
- *Onderhoudsniveau creëren zodat standhouden van hoofdrijbaan voor minimaal 10 jaar met dagelijks onderhoud*

Met het voorliggende plan is niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gewaarborgd. De verkeersveiligheid is ten onrechte niet gewaarborgd in het plan en niet duidelijk is of de maatregelen ook daadwerkelijk het effect hebben dat de verkeersveiligheid verbeterd. De gemeente zou om die reden een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de verkeersveiligheid aan het bestemmingsplan dienen te verbinden.

Indieners hebben, net als een grote groep omwonenden, hun vrees meerdere malen uitgesproken. In het nieuw vastgestelde bestemmingsplan is bij de ter inzage liggende stukken een extra verkeersveiligheidsonderzoek toegevoegd. Uit dit verkeersveiligheidsonderzoek blijkt:

- *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*
- *Een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer voor het Riet, Oude Graaf en de Trienenbergweg is niet noodzakelijk*
- *De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen*
- *Oversteek Warande wordt niet opgenomen in het nieuwe plan.*

Met deze kleine aanvullingen en enkele aanpassing concludeert uw gemeente dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Naar het oordeel van indieners wordt onvoldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Zo is niet duidelijk waarom een parallelle erftoegangsweg met fietser, bromfietser en gemotoriseerd verkeer veilig is dan een vrij liggend fietspad. Met een maximaal gebruik van de parallelweg is de com-

binatie van langzaam rijdend gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, vrachtverkeer samen met kwetsbare verkeersdeelnemers veilig genoeg zijn. Indieners kunnen deze conclusie niet volgen, aangezien er bij een landbouwvoertuig (met breedte van 3,20 meter) en een fietser (met een breedte van 0,75 meter) er slechts 0,5 meter ruimte is tussen deze verkeersdeelnemers. Dit voorgaande klemmt te meer nu de route veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, maar ook door jongeren, schoolgaande jeugd, die niet altijd een stabiele fietshouding hebben, waardoor ongelukken op de loer liggen.

Voorts blijkt uit het plan niet dat eenduidig wordt omgegaan met het lokaal versmallen van de parallelwegen. Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen.

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen in het tracé noodzakelijk blijkt. Indieners kunnen deze redenering niet volgen, aangezien de verkeersveiligheid voorop dient te staan, en niet de praktische invulling en eventuele obstakels. Om naar een doel te redeneren is door de gemeente gekozen om af te wijken van het standaardprofiel en het standaardprofiel omwille van de praktische invulling te verkleinen.

Indieners hebben zelf wederom een deskundige ingeschakeld. Indieners verwijzen hiervoor naar de rapportage van Juust Adviseurs. De rapportage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze. Indieners verwijzen bijgaand naar de rapportage. Ook worden in de namens indieners opgestelde rapportage (pagina 2 en 3) suggesties gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Indieners verwijzen naar de door de deskundige opgestelde rapportage en verzoeken u de opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Rechtszekerheid

Voorts stelt uw gemeente in de themagewijze toelichting zienswijzen (bijlage 16 behorende bij het toelichting bestemmingsplan) dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase.

Naar het oordeel van indieners dient uit te worden gegaan van de maximaal mogelijke bestemming ter plaatse. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient dus uitgegaan te worden van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De uitvoering zal uiteindelijk conform bestemmingsplan dienen te worden verricht.

In de themagewijze toelichting zienswijzen wordt nader uiteengezet hoe de maximale planologische mogelijkheden zijn afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Een planregel dient in het bestemmingsplan letterlijk te worden uitgelegd, wat het resultaat ook is van deze uitleg. Deze uitleg, zo lezende de planregels, zou inhouden dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden als 'verkeer' zal worden bestemd. Zo zou een fietspad of de parallelweg mogelijk zijn op de gronden, hetgeen een groot verschil geeft wat betreft invloed op fijnstof, geluid, waterhuishouding en overlast.

De eerdere ingediende bezwaren en suggesties tijdens indieners worden weggewuifd met de mededeling dat de nog te selecteren aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp, en daarna volgen afspraken met omwonenden. Nu niet duidelijk is hoe het plan uiteindelijk zal worden uitgevoerd, geeft dit grote rechtsonzekerheid hoe de plannen zouden worden uitgevoerd. De enkele verwijzing naar het Voorlopig Ontwerp is naar het oordeel van indieners onvoldoende. Op grond van het onderhavige bestemmingsplan zou in de uitvoeringsfase gekozen kunnen worden voor een afwijkende variant, die nog steeds passend is in de bestemming 'verkeer'.

10. Geluid

Naast trillinghinder verwachten indieners ook geluidsoverlast als gevolg van het nieuwe tracé. Het college is van mening dat omwonenden, waaronder indieners, geen overlast zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen parallelweg. Volgens het college komen de parallelwegen weliswaar dichtbij de woningen te liggen maar is het effect van deze parallelwegen verwaarloosbaar omdat het geluidniveau van de hoofdrijbaan altijd de overhand heeft.

Indieners kunnen zich hiermee niet verenigen. Het nader onderzoek dat is verricht geeft onvoldoende de gevolgen weer.

Allereerst dient uitgegaan te worden van het feit dat de N270 wordt aangelegd met geluidarm asfalt SMA-NL 8G+. Dat betekent dat van de hoofdrijbaan enige reductie te verwachten is ten aanzien van geluid. Op de parallelweg wordt geen geluidarm asfalt toegepast. Daar komt bij dat in tegenstelling tot de hoofdrijbaan de parallelweg wordt gebruikt voor zwaar vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer, auto's en fietsers. Alleen al op basis van het verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg kan niet gesteld worden dat het verkeer van de hoofdrijbaan ten opzichte van de parallelweg de overhand heeft. Daar komt bij dat de parallelweg, o.a. ter hoogte van het perceel van indieners, een breedte krijgt van 4,5 meter aangevuld met grasbetontegels. Aangezien zowel zwaar vrachtverkeer alsmede auto's, fietsers en landbouwverkeer gebruik maken van de randweg hebben indieners iedere dag te maken met geluidsoverlast van het verkeer op de parallelweg.

Verder volgt uit het akoestisch onderzoek niet dat een beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Op grond van vaste rechtspraak dient bij een ruimtelijk plan beoordeeld te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat niet volstaan kan worden met enkel een beoordeling op de gevel van de woning. Bij de beoordeling van de gevolgen ten aanzien van geluid dient ook beoordeeld te worden of de geluidsbelasting in de tuinen acceptabel is in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast dient bij de geluidsbelasting van de weg rekening gehouden te worden met de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat uitgegaan moet worden van een verkeersbestemming van 41 meter doorsnede en ter plaatse van de woning van indieners een verkeersvlak van 27 meter. De geluidsbelasting moet dan ook binnen deze afstanden worden berekend. Daarvan is geen sprake. Indieners zijn van mening dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid en motivering.

Indieners verwijzen hiervoor naar de uitspraak van 29 maart 2017 met nummer 201608664/1/R6 waarin de Afdeling bestuursrechtspraak overwoog dat de provincie Gelderland ten onrechte geen geluidsonderzoek had verricht naar de maximale mogelijkheden van de verkeersbestemming.

Daar komt bij dat de N270 en de parallelwegen intensiever gebruikt zullen worden in verband met de toename van het verkeer vanuit de N279. Door het college is in de toelichting gesteld dat geen rekening gehouden hoeft te worden met dit tracé omdat de plannen onvoldoende concreet zijn. Indieners delen deze mening niet. Indieners zijn van mening dat juist de N279 meegenomen moet worden in het onderzoek naar de verkeersintensiteiten omdat het tracé vanuit Den Bosch - Veghel en Veghel- Asten, N279, rechtstreeks in verbinding staat met de N270.

Tot slot wijzen indieners erop dat het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg niet standaard kiest voor de door het college genoemde agrarische transportroute. Dat zou betekenen dat verkeer vanuit de kern van Deurne en/of vanaf Helmond door moet rijden tot aan de Nachtegaalweg (richting de Limburgse grens) om vervolgens om te draaien richting de bestemming Zandschelweg en Bivakweg. Het bestemmingsverkeer kiest de kortste route en zal dan ook bij de Oude Graaf via de parallelweg afdraaien om het achtergelegen agrarisch gebied te bereiken. Daarmee worden omwonenden geconfronteerd met veel zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Dit leidt in tegenstelling tot het standpunt van college wel tot geluidsoverlast.

Indieners komen tot de conclusie dat de geluidsbelasting op de woning en tuin van indieners onvoldoende in kaart is gebracht, onjuist heeft berekend en het plan in zoverre in strijd met artikel 3:2 en 3:46 tot stand is gekomen.

11. Fijn stof

In het plan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor indieners is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Zo worden er extra wegen (o.a. parallelwegen) worden aangelegd, verkeerslichten en verkeerstekens geplaatst en rotondes worden aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat weggebruikers meer moeten afremmen en optrekken.

Tevens is te verwachten dat de weg intensiever gebruikt gaat worden door de groeiende boven provinciale en regionale economie, ontwikkeling van de haven in Well, de N279 en de zal door de nieuwe inrichting de weg sowieso aantrekkelijker worden voor weggebruikers waaronder personenauto's maar ook vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.

Door deze verkeersmaatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren is in onvoldoende mate aandacht besteed aan de gevolgen van deze maatregelen voor de fijnstof-belasting.

12. Water

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat beschreven dat wat betreft afvoer van hemelwater er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Indieners kunnen dit standpunt niet rijmen met de extra versterking in het landschap. Tevens is niet duidelijk hoe de afwatering, waterberging en ontwatering verloopt nu enkele sloten, greppels en bermen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van het plan. Juist deze greppels dragen zorg voor de afwatering in de huidige situatie. Ook blijkt niet uit het plan welke maatregelen/ voorzieningen in de fysieke ruimte worden genomen opdat het water op juiste wijze wordt afgevoerd zonder dat hinder wordt veroorzaakt aan de belendende percelen. Dit terwijl uit de waterparagraaf (bijlage 4 bestemmingsplan) blijkt dat een groot gedeelte van de percelen van omwonenden in hydrologische zin worden geraakt door de plannen.



Op een aantal gronden waar de parallelwegen zullen worden aangelegd is sprake van een perceel waarop een particuliere woning of bedrijf is gevestigd. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaardprofiel te verkleinen. De aanpassing van het standaardprofiel gebeurt in eerste instanties door de aanwezige greppels op te heffen.

Uit het ter inzage liggende plan blijkt niet of onderzoek is verricht naar de gevolgen van het opheffen van de greppel voor de waterhuishouding. Dit voorgaande klemte te meer nu in hoofdstuk 4.7 van de toelichting behorende bij onderhavig bestemmingsplan rekening is gehouden wat betreft afwatering en ontwatering met de reeds aanwezige greppels en bermsloten, waarbij het uitgangspunt is volledige infiltratie.



Indieners verzoeken u de effecten van het amoveren van de greppels mee te nemen in het onderzoek ten aanzien van de waterhuishouding.

13. Compensatieplan NNN reconstructie N270

Om de reconstructie mogelijk te maken is oppervlakteverlies van een aangrenzend bosgebied voorzien dat gecompenseerd moet worden. In het compensatieplan behorende bij het bestreden bestemmingsplan is ten onrechte niet aangegeven welke daadwerkelijke locatie in aanmerking komt voor fysieke compensatie. In het compensatieplan is aangegeven dat binnen het bestemmingsplan geen ruimte is voor fysieke compensatie als bedoeld in de Verordening Ruimte (artikel 5.6.1 lid b). Om die reden is gekozen voor financiële compensatie. De spelregels bij financiële compensatie zijn terug te vinden in artikel 5.9 van de Verordening Ruimte.

Voor de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de categorie N16.01 "Droog bos met productie". Ter onderverdeling van de compensatie gaat de gemeente (diens adviseur Arcadis) uit van een veronderstelde onderverdeling in toeslagen. Er ontbreekt een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor deze verdeling. Niet duidelijk of onderbouwd is waarom in onderhavig geval geen maatwerk noodzakelijk is ter onderbouwing van de kostenraming. Het compensatieplan is om die reden niet juist tot stand gekomen, en ontbreekt een deugdelijke motivering.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Het (herinrichten van het) tracé is op basis van een zorgvuldig onderzoek en belangenafweging vastgesteld. Naast ruimtelijke belangen, spelen daarbij ook bestuurlijke inzichten een rol, waarbij meerdere mogelijke aanvaardbare oplossingen zijn bekeken. Indiener geeft aan het idee te heb-

ben dat in dit project kosten belangrijker zijn dan veiligheid. 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.

Indiener geeft verder aan dat het bestemmingsvlak zeer dicht bij de gevel van de woning komt te liggen en dat meer verkeer op kortere afstand van de woning zal worden geleid. Kanveldweg 1 ligt een flink stuk van de N270 af, de bestemming Verkeer ligt onzes inziens niet in de buurt van de gevel van de woning.



Voor de redenen waarom gekozen is voor de parallelstructuur verwijzen wij naar de reacties op zienswijze 20. Het onverharde gedeelte van de Kanveldweg tussen de Langstraat en Kanveldweg nr. 1 wordt geasfalteerd. Voor wat betreft de afstemming met het Limburgse deel van de N270 hebben wij ervoor gekozen niet te wachten op de start van het project aldaar omdat de noodzaak om de weg veiliger te maken nu speelt. Er wordt wel afgestemd tussen beide provincies.

2. Voor punten 2 tot en met 13 wordt verwezen naar de reacties onder zienswijze 20. Voor de reactie op het rapport van Juust adviseurs wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 17. In aanvulling daarvoor voor punt 5, waar indieners vragen naar wat zij kunnen verwachten aan de voor- en zijkant van het perceel kunnen wij het volgende aangeven. Aan de noordzijde van perceel 7990 is voor de reconstructie grond nodig voor de benodigde waterberging van de N270. Aan de zijkant is dit niet het geval en blijft de situatie gelijk aan de huidige situatie. Ter hoogte van de woning Kanveldweg 1 verandert niets.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.

- In bijlage 1 bij de toelichting zijn de fietssuggestiestroken aangepast van 0,9m naar 1,25m;
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 1.2 van de toelichting is een tekstuele aanpassing gedaan wat betreft de alternatievenafweging. Daarbij is een extra bijlage toegevoegd aan de toelichting (Bijlage 17);
- In paragraaf 4.2 van de Toelichting is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.29 Zienswijze 29 (Reeksenakker 2b)

Zienswijze

1. Het ontwerpbestemmingsplan "N270 Langstraat"

Deze zienswijze betreft het ontwerpbestemmingsplan "N270 Langstraat" met als registratienummer NL.IMRO.0762.BP201611-B002 (hierna: 'het ontwerpbestemmingsplan'). Het ontwerpbestemmingsplan heeft betrekking op het gedeelte van de N270 van Walsberg tot aan de Limburgse grens (de Langstraat) in Deurne en delen van enkele aangrenzende percelen.

1.1. Voorgeschiedenis: eerdere zienswijze

Op 10 oktober 2017 is namens indiener een zienswijze ingediend tegen een gelijknamig ontwerpbestemmingsplan, met als registratienummer NL.IMRO.0762.BP201611- B001. Op 2 november heeft het college van burgemeester en wethouders laten weten dit ontwerpbestemmingsplan niet ter vaststelling aan te bieden aan uw raad. In plaats daarvan is de provincie Noord-Brabant, samen met de gemeente Deurne, aan de slag gegaan met een nieuwe procedure voor de reconstructie van de "N270 Langstraat". In een brief van 23 maart 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders aan indiener laten weten dat met de ingediende zienswijze "zo goed als mogelijk" rekening is gehouden in het nieuwe ontwerpbestemmingsplan.

1.2. Strekking van het bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet onder meer in de herstructurering van het gedeelte van de N270 van Walsberg tot aan de Limburgse grens (de Langstraat) in Deurne. Hierbij is als doel gesteld om de weg veiliger te maken en de doorstroming te verbeteren. Daarnaast wenst het gemeentebestuur samen met de provincie Noord-Brabant de geluidshinder als gevolg van de weg aan te pakken.

1.3. Kern van de zienswijze

De kern van de zienswijze betreft - wederom - het feit dat het ontwerpbestemmingsplan deels ziet op de gronden van indiener. Het betreft de kadastrale percelen 4128 (met daarop twee bouw kavels plus geluidswal met bomen), 4127 (bos) en 3418 (bos). De gronden vertegenwoordigen naast een economische waarde ook een belangrijke emotionele waarde. Bovendien zou het uitzicht

vanuit de woning op de bomenrij worden ontnomen. Recentelijk heeft indiener evenwijdig aan de Langstraat een rij struiken geplant, die nu dreigt te moeten wijken.

Op de hieronder opgenomen luchtfoto is globaal aangeduid om welk gedeelte van het plangebied het gaat.



Indiener kan zich niet vinden in de stelling van het college van burgemeester en wethouders dat bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan "zo goed als mogelijk" rekening is gehouden met haar eerdere zienswijze. Dat lijkt zelfs in het geheel niet te zijn gebeurd. In dat verband breng ik namens indiener het volgende naar voren.

2. Er is toegezegd dat de gronden niet nodig zullen zijn

Op verschillende momenten in aanloop naar ruimtelijke besluitvorming over de Langstraat is indiener in de gelegenheid gesteld om indienervisie op het een en ander te geven.

Daarbij heeft indiener steeds benadrukt dat zij graag zou zien dat de gronden bij de voorgenomen besluitvorming buiten schot zou blijven. Zoals in de eerdere zienswijze naar voren is gebracht, heeft het gemeentebestuur eerder aan indiener laten weten dat aan deze wens tegemoet gekomen zou worden. In het ontwerpbestemmingsplan hebben de percelen van indiener voor een deel de bestemming "Verkeer" gekregen. Anders dan het gemeentebestuur destijds betoogde, blijven de percelen van indiener allesbehalve buiten schot. Het is indiener volstrekt onduidelijk op grond waarvan het gewekte vertrouwen niet is gehonoreerd en of indieners belangen daarbij op enige wijze zijn meegewogen.

Gelet op het voorgaande had het college nader moeten motiveren waarom alsnog is gekozen voor een ontwerpbestemmingsplan waarbij de percelen van indiener worden betrokken. Nu het ontwerpbestemmingsplan noch de toelichting blijkt geeft van een afweging, dan wel van een onderbouwing, kan niet anders geconcludeerd worden dan dat het ontwerpbestemmingsplan op dit punt onzorgvuldig is vastgesteld en een deugdelijk motivering te voorzien.

3. Het plan maakt een veelheid aan ingrijpende ontwikkelingen mogelijk op de gronden van indiener

De percelen van indiener hebben voor een deel de bestemming "Verkeer" gekregen. Uit bijlage 1 bij de ontwerp-plantoelichting ('Voorlopig ontwerp plus') volgt dat een gedeelte van de percelen van indiener gebruikt worden voor de aanleg van een brede watergang. Uit artikel 3.1 onder 9 van de planregels van het bestemmingsplan N270 Langstraat volgt evenwel dat gronden met de bestemming "Verkeer" zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- wild-begeleidende en wildbeschermingsvoorzieningen;
- geluidswerende voorzieningen;
- parkeervoorzieningen;
- wandel- en/of fietspaden;

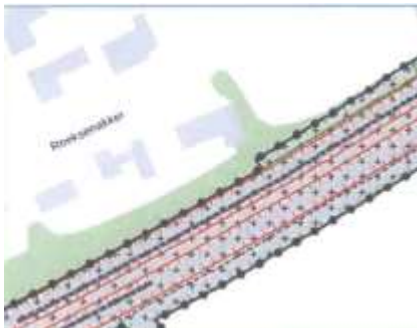
- sloten;
- wegbeplantingen;
- overkluisde watergangen.

In de plantoelichting en de bijlagen daarbij is uitsluitend enig inzicht gegeven in de aanleg van watergangen en geluidswallen. Van de overige functies is in het geheel niet toegelicht waarom deze ter plekke noodzakelijk zullen zijn. Desondanks maken zij deze voorzieningen - op gronden van indiener - rechtstreeks mogelijk. De bestemmingsomschrijving is dusdanig ruim geformuleerd, en de daarin opgenomen gebruiksdoeleinden zijn dusdanig ingrijpend, dat deze vanuit een oogpunt van rechtszekerheid onaanvaardbaar zijn. Het plan kan op dit punt hoe dan ook niet in lijn met het ontwerpbestemmingsplan worden vastgesteld.

In het bijzonder vraagt indiener zich af waarom de geplande waterweg op haar percelen is geprojecteerd, terwijl de percelen aan haar linkerzijde (van de noordzijde van de N270) de dans ontspringen. Daar komt nog bij dat de waterweg die is voorzien op de kavels van indiener op sommige delen een stuk breder is dan de waterweg zoals voorzien op andere percelen. Indiener wordt als het ware dubbel "gepakt". In de hieronder opgenomen uitsnede (bijlage 1 van de Plantoelichting) wordt het een en ander zichtbaar waarbij de groene streken voor de voorziene waterweg staan.

4. Het is onduidelijk waarom de percelen van indiener nodig zijn, maar de aangrenzende percelen niet

Op verschillende stukken van het plangebied strekt het ontwerpbestemmingsplan zich uit tot een brede strook, gelegen langs de Langstraat. De gronden van indiener bevinden zich op een gedeelte waar ook een dergelijke strook in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenals op de rest van de weg rust op deze strook de bestemming 'Verkeer'. Op de hiernaast opgenomen uitsnede is een en ander zichtbaar.



Uit het ontwerpbestemmingsplan, noch uit de toelichting daarbij wordt duidelijk waarom haar gronden in het ontwerpbestemmingsplan zijn betrokken, terwijl de percelen direct ten westen daarvan de dans ontspringen. Kennelijk acht uw gemeentebestuur de naastgelegen gronden niet nodig voor de verwezenlijking van de doelen van het ontwerpbestemmingsplan. Uit de toelichting van het bestemmingsplan volgt niet dat deze beslissing het resultaat is van een onderzoek of een afweging van belangen, waaronder dat van indiener. Een zorgvuldige voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan brengt - vanwege haar eigendomsrechten - met zich dat een onderzoek en een belangenafweging wel hadden moeten plaatsvinden. Daarmee zouden bovendien de eigenaren van de aangrenzende percelen gelijk worden behandeld.

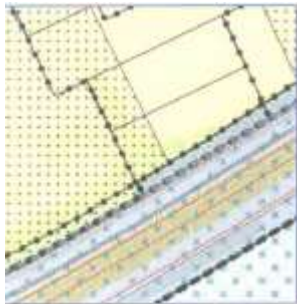
Ook op de gronden van indiener zijn woningen voorzien.

Voor zover het college zich in dat verband op het standpunt heeft gesteld dat het "minder erg is" om de grond van tuinen van nog niet gebouwde huizen te gebruiken, dan de grond van tuinen van bestaande woningen, geldt dat dit geen dragende motivering kan zijn. In dat verband geldt in het bijzonder dat ter

plaatsse juist óók woningen zijn voorzien. Ingevolge het bestemmingsplan "Walsberg, 1e herziening" rust op een deel van de gronden van indiener nota bene de bestemming "Woongebied - 2".

Het college had bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan op dit punt moeten uitgaan van de (maximale) planologische mogelijkheden ter plaatse, en - tenminste – in met de voornemens van de eigenaren van de grond. Hierover is met indiener in het geheel niet gesproken.

De enkele omstandigheid dat de planologisch mogelijke woningen nog niet zijn gerealiseerd, kan een dergelijk onderscheid hoe dan ook niet rechtvaardigen.



Indiener wordt dubbel gepakt: de voorziene watergang is op haar percelen extra breed.

Daar komt nog bij dat de watergang die blijkt bijlage 1 van de ontwerp-plantoelichting ('Voorlopig ontwerp plus') op de gronden van indiener is voorzien, op sommige delen een stuk breder is dan op andere percelen. Indiener wordt als het ware dubbel "gepakt". In de hieronder opgenomen uitsnede is een en ander inzichtelijk gemaakt; de groene streken geven de voorziene watergangen weer.



Uit de ontwerp-plantoelichting wordt niet duidelijk waarom ten aanzien van de waterweg de keuze op deze manier is gemaakt. In paragraaf 2.2.2 is bovendien vermeld dat het niet altijd mogelijk is om een sloot aan te leggen aan weerszijden van de weg. Kennelijk is dat het dus niet noodzakelijk om dit steeds te doen. In dat verband niet onderbouwd waarom dit ter hoogte van de percelen van indiener wel noodzakelijk zou zijn. Ook op dit punt is onvoldoende inzichtelijk gemaakt op welke wijze rekening is gehouden met het feit dat het hier gronden betreft die in eigendom zijn bij indiener.

5. Er is überhaupt niet toegelicht hoe de belangen van indiener als grondeigenaar zijn betrokken

Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat een bestemmingsplan blijk moet geven van de wijze waarop de belangen van de grondeigenaar in de besluitvorming zijn betrokken. In een uitspraak van 17 mei 2017 (ECLI:NL:RV5:2017:1315) overwoog de Afdeling - in een kwestie waarin een bestemmingsplan beslag legde op een strook particuliere grond met het oog op de reconstructie van provinciale weg N417 - in dat verband als volgt:

"Niet in geschil is dat voor verwezenlijking van dit bestemmingsplan een strook grond nodig is, gelegen aan de westzijde van de N417 en met een totale oppervlakte van 4222 m², die thans het eigendom is van MBBU B.V. Uit de plantoelichting volgt evenwel op geen enkele wijze dat, en zo ja op welke wijze

de belangen van MBBU B.V. als grondeigenaar in de besluitvorming zijn betrokken. Hoewel, zoals ook volgt uit hetgeen hiervoor onder 6.2. is overwogen, naar het oordeel van de Afdeling het nut en de noodzaak van het nieuwe fietspad voldoende aannemelijk zijn gemaakt en daarvoor volgens de raad hoe dan ook particuliere grond nodig is, heeft de raad ook ter zitting niet inzichtelijk gemaakt of de raad alternatieve planologische inpassingen, waarmee geheel of gedeeltelijk aan de bezwaren van MBBU B.V. tegemoet kan worden gekomen, heeft overwogen en wat het ruimtebeslag van die alternatieven zou zijn. Het bestreden besluit is in zoverre onvoldoende gemotiveerd en daarmee in strijd met artikel 3:46 van de Awb tot stand gekomen." (Onderstrepingen HD)

Naar analogie met deze uitspraak geldt ook voor het ontwerpbestemmingsplan "N270 Langstraat" dat op geen enkele wijze inzichtelijk is gemaakt op welke wijze de belangen van indiener als grondeigenaar in de besluitvorming zijn betrokken. Dit wringt te meer, nu de percelen van indiener - in tegenstelling tot de andere percelen aan de noordzijde van de Langstraat - rechtstreeks in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen.

Tot slot blijkt uit de plannen dat op haar perceel een veel bredere waterweg is voorzien dan op andere percelen waar ook een waterweg is beoogd.

In de 'themagewijze toelichting zienswijzen' (bijlage 16 van de ontwerp-plantoelichting) stelt het college daarnaast dat "uiterst zorgvuldig" zou worden omgegaan met het gebruik van particuliere gronden. Deze zouden zo veel mogelijk worden ontzien. Dit zou slechts anders zijn indien de veiligheid van de weg dit vergt. Hierbij is echter niet ingegaan op de percelen van indiener. Evenmin is inzichtelijk gemaakt hoe de voorziene waterweg het belang van de veiligheid van de weg dient. Ook op dit punt kan het bestemmingsplan aldus niet conform het ontwerp worden vastgesteld. Het ontbreekt het plan aan een zorgvuldige voorbereiding, een evenredige belangenafweging en een deugdelijke motivering.

6. De geluidswal zou ten hoogte van de percelen van indiener ook 3 meter hoog moeten zijn

Dat de belangen van indiener onvoldoende bij de besluitvorming zijn betrokken, blijkt ook ten aanzien van het onderwerp "Wegverkeerslawaaï en sanering". Uit paragraaf 4.2 van de ontwerp-plantoelichting volgt dat er voor 49 bestaande woningen en drie geprojecteerde woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Om de maatregelen vanuit de reconstructie te bepalen is met drie clusters gewerkt. De volgende uitsnede, die afkomstig is uit de ontwerp-plantoelichting, illustreert het een en ander als volgt:



Oe percelen van indiener zijn gelegen in cluster 3. Oe plantoelichting vermeldt ten aanzien van deze cluster het volgende:

"Uit de doelmatigheidsafweging is voor cluster 3 een combinatie van stil asfalt en een geluischerm met een hoogte van 3 meter over een lengte van 60 meter en een geluidsscherm van 2 meter hoog over 113 meter bepaald".

Hoewel indiener zich kan vinden in de plaatsing van een geluidswerende voorziening, vindt zij het voorgestelde plan niet ver genoeg gaan. Zij zou graag zien dat in cluster 3 het geluidsscherp over de totale lengte een hoogte van 3 meter krijgt. In dat verband merkt zij op dat haar percelen - waarop zoals besproken eveneens een woning is voorzien - zich op een gelijke afstand van de weg bevinden als de reeds bestaande woningen waar een geluidsscherp van 3 meter hoog is voorzien.

Gelet op de totale kosten die gemoeid zijn met de reconstructie van de N270, valt ook niet goed in te zien waarom op grond van een doelmatigheidsafweging een gedeelte van het geluidsscherp maar 2 meter hoog kan zijn. Deze hoogte past niet bij een weg met de (overigens alleen maar verder toenevende) verkeersintensiteit van de Langstraat. Indiener zou graag zien dat de voorziene geluidsschermen aan de noordzijde van de N270 ter hoogte van de Reeksenakker drie meter hoog zullen worden.

7. Het plan is maatschappelijk en financieel-economisch niet uitvoerbaar

Op grond van 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening moet een ontwerpbestemmingsplan vergezeld gaan van een toelichting waarin inzichtelijk wordt gemaakt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. De ontwerp-plantoelichting voldoet op dit punt niet aan de eisen die daaraan worden gesteld.

7.1. Onvoldoende duidelijk hoe indiener bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is betrokken

Onder het vereiste inzicht in de maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt verstaan dat de toelichting een beschrijving bevat van de wijze waarop burgers een maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

De ontwerp-plantoelichting besteedt in paragraaf 6.2.2 aandacht aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

"Parallel aan de formele planvorming zoals omschreven in paragraaf 6.2.1 wordt/ is er nog met belanghebbenden gesproken. Zo is ook mede naar aanleiding van de inspraakreacties nog contact gezocht met aanwonenden om over de ontsluiting van hun percelen te spreken en om te bezien hoe zo min mogelijk gronden van aanwonenden kunnen worden geraakt en/of nodig zijn voor de aanleg. De bevindingen van deze gevoerde gesprekken zijn door vertaald in het wegontwerp dat de basis vormt voor het ontwerpbestemmingsplan. Kleine, ondergeschikte aanpassingen passend binnen het bestemmingsplan kunnen te zijner tijd nog worden doorgevoerd in het vast te stellen bestemmingsplan."

In tegenstelling tot wat onder 6.2.2 is opgenomen, is noch de gemeente, noch de provincie in overleg getreden met indiener over de eventuele verwerving van haar gronden. Van een "doorvertaling" van deze gesprekken in het ontwerp kan dan ook geen sprake zijn. Dit onderdeel van de paragraaf over de maatschappelijke uitvoerbaarheid voldoet met betrekking van indiener aldus hoe dan ook niet.

In de 'themagewijze toelichting zienswijzen' (bijlage 16 van de ontwerp-plantoelichting) stelt het college daarnaast dat "uiterst zorgvuldig" zou worden omgegaan met het gebruik van particuliere gronden. Deze zouden zo veel mogelijk worden ontzien. Dit zou slechts anders zijn indien de veiligheid van de weg dit vergt. Met indiener is in het geheel niet besproken waarom haar gronden niet buiten schot kunnen blijven, laat staan hoe de voorziene waterweg het belang van de veiligheid van de weg dient.

Gelet op het een en ander meent indiener dat het ontwerpbestemmingsplan de vereiste toelichting in verband met de maatschappelijke uitvoerbaarheid ontbeert.

7.2. Er is niet gesproken over het gebruik of de verkoop van de gronden van indiener

Ook ten aanzien van de financieel-economische uitvoerbaarheid bestaan nog steeds vragen. In de ontwerp-plantoelichting is volstaan met de enkele verwijzing naar het budget dat in de begroting van de provincie is gereserveerd. Dit is onvoldoende om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van het plan, in het bijzonder nu daarbij niet is opgenomen dat ook de gemeente bereid is eventuele (overige) kosten

voor de verwezenlijking van het bestemmingsplan te dragen. Vooral nog is overigens noch de gemeente, noch de provincie in gesprek getreden met indiener over het gebruik of de verwerving van haar gronden.

Nu artikel 3.1.6 lid 1 aanhef en onder f mede ertoe strekt om te voorkomen dat indiener wordt geconfronteerd met de nadelige ruimtelijke gevolgen van een bestemming die niet uitvoerbaar is, kan niet worden volstaan met een dusdanig summiere toelichting. Ook op dit punt ontbreekt verder enige motivering. Uit het een en ander volgt de slotsom dat onvoldoende inzicht is geboden over de financieel-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

8. Conclusie

Indiener staat niet op voorhand afwijzend tegenover de voornemens van het gemeentebestuur om de Langstraat te reconstrueren. Met het ontwerpbestemmingsplan dat nu voorligt, kan zij zich echter niet verenigen.

In deze zienswijze is toegelicht dat het plan door uw raad ook niet ongewijzigd kan worden vastgesteld. Zo ontbeert het ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van de belangen van indiener een zorgvuldige voorbereiding, een evenredige belangenafweging en bovenal een deugdelijke motivering. Dit alles moet geplaatst worden tegen de achtergrond van de gedane toezegging aan indiener dat haar gronden buiten het bestek van het ontwerpbestemmingsplan zouden vallen. Tot slot is van belang dat indiener tegen het eerdere ontwerpbestemmingsplan zienswijze heeft ingediend, maar dat dit kennelijk geen enkel effect heeft gesorteerd. Gelet op al het voorgaande verzoek ik uw raad namens indiener om het bestemmingsplan niet vast te stellen, dan wel om de gronden van indiener buiten het plangebied te laten.

Reactie gemeente

1. en 2. Naar aanleiding van de zienswijze van indiener en eerdere zienswijzen en inspraakreacties is nogmaals bekeken of het mogelijk is om het ruimtebeslag van de watergang op het perceel van indiener, waarop de nog niet gerealiseerde bouw kavels zijn gelegen, te voorkomen. In het vast te stellen bestemmingsplan zullen wij de watergang op perceel 4128 weghalen en zal het gedeelte van het bouwperceel van indiener niet meer nodig zijn voor de verwezenlijking van het project. De bestemmingsplangrens zal op het bouwperceel worden teruggelegd op de kadastrale grens.
3. Gezien bovengenoemde aanpassing, waarbij de bestemmingsplangrens wordt aangepast tot aan de kadastrale grens, is geen sprake meer van het mogelijk maken van een veelheid aan ingrijpende ontwikkelingen op deze grond van indiener. In algemeenheid het volgende. Een bestemmingsplan bepaalt wat binnen een bepaalde bestemming wordt toegelaten. Voor duidelijkheid en eenduidigheid is in dit geval (en dat is gebruikelijk voor wegen in bestemmingsplannen) gekozen voor één bestemming Verkeer. Binnen deze bestemmingsomschrijving geven we alles weer wat in deze bestemming wordt toegelaten, dus niet alleen rondom de locatie van indiener. Dat wil niet zeggen dat al de genoemde functies daar komen, maar indiener heeft gelijk dat ze er bestemmingsplantechnisch wel kunnen komen. Daartoe hebben wij in de ontwerpbestemmingsplanfase gekozen om dwarsprofielen toe te voegen om duidelijkheid te verschaffen. Daarnaast zijn geluidschermen toegestaan binnen de aanduiding-vlakken voor geluidschermen en wild-begeleidende en wildbeschermingsvoorzieningen binnen de aanduidingen faunatunnel en hop-over. Feitelijk is er ook geen reden om deze (geluidschermen en faunavoorzieningen) toe te passen waar deze niet nodig zijn. Al met al is met de regeling in het bestemmingsplan voldoende zeker voor eenieder.
4. Graag verwijzen wij naar het gestelde onder punten 1 en 2.
5. Zoals onder punten 1 en 2 aangegeven hebben wij de belangen van indiener betrokken bij de afweging voor de aankoop van de grond waarop de bouw kavels zijn gelegen. Wij hebben besloten

deze grond niet aan te kopen. Voor de twee naastgelegen kavels hebben wij de afweging gemaakt dat deze wel noodzakelijk zijn om deels aan te kopen vanwege de noodzakelijk afwatering.

6. Omdat er een verschil zit in de eerder vastgestelde hogere grenswaarden voor de nieuwbouwwoningen is voor de oostelijk gelegen woningen de reconstructie opgelost met de toepassing van een 2 m hoog geluidscherm en is voor de westelijk gelegen woning een 3 m hoog scherm noodzakelijk. De regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder is erop gericht om de kosten voor geluidmaatregelen zo effectief mogelijk in te zetten. Regel 1 van de regeling geeft aan dat wanneer de streefwaarde kan worden gehaald met een maatregel (combinatie) waarvan het aantal maatregelpunten niet hoger is dan het beschikbare aantal reductiepunten geen verder gaande maatregelen meer behoeven te worden getroffen om nog lagere geluidniveaus te realiseren. Voor geheel cluster 3 een 3 m hoog geluidscherm realiseren voldoet daarom niet aan de regels van de wettelijke maatregelafweging.
7. Bij de vorming van het plan is uitvoerig gecommuniceerd met belanghebbenden. Zie hiervoor paragraaf 1.2 en hoofdstuk 6 van de toelichting. Dat er gronden nodig zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft er mee te maken dat voor het grotere ruimtebeslag voor een verkeersveilige weg bestaande sloten verdwijnen. Sloten horen bij een totaal systeem van de weg om deze goed te laten functioneren. Het grondverwervingsproces loopt niet precies parallel op met de communicatie met de omgeving over de bestemmingsplanprocedure. De grondverwerving is afhankelijk van de precieze bestemmingsplangrenzen en deze staan pas vast als het bestemmingsplan richting vaststelling gaat. Deze grenzen wijzigen namelijk door inspraak, zienswijzen en voortschrijdend inzicht, zoals ook in dit geval. Volgens de planning vanuit grondverwerving is rond de zomer van 2018 contact opgenomen met alle mensen waar grond van nodig is. In het geval van indiener heeft naar aanleiding van de zienswijze een gesprek plaatsgevonden. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn samengevat de contactmomenten met omwonenden opgenomen (zowel in paragraaf 6.6 als in paragraaf 1.2). Gedurende de voorbereidende jaren zijn meerdere informatieavonden gehouden en bijeenkomsten geweest. In paragraaf 6.1 is de economische uitvoerbaarheid van het plan beschreven. In de plantoelichting staat dat de financiële uitvoerbaarheid is geborgd, doordat deze in de begroting van de provincie is opgenomen. Gelet op de financiële positie, de algemene reserve en de liquiditeit van de provincie is dit voldoende (o.a. ECLI:NL:RVS:2017:1784). Aanvullend is de financiële uitvoerbaarheid via overeenkomsten geborgd, waaronder een planschadeovereenkomst.
8. Graag verwijzen wij naar het gestelde onder punten 1 en 2.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. In het ontwerp, op de verbeelding en in de waterparagraaf is de watergang gelegen op perceel 4128 verwijderd en is de bestemmingsgrens teruggelegd op de kadastrale grens.

2.30 Zienswijze 30 (Langstraat 77)

Zienswijze

Voorafgaande reactie van indiener

Namens indiener is op 11 mei 2017 een inspraakreactie ingediend tegen het voorontwerp "Bestemmingsplan N270 Langstraat". Ter zake wordt verwezen naar het hier als bijlage 2 ingesloten stuk.

Indiener verzoekt om de inhoud van dit stuk nadrukkelijk als hier herhaald en ingelast te beschouwen. Indiener persisteert onverkort bij de inhoud van dit stuk.

Vervolgens is aan indiener een nota van inspraak en vooroverleg bestemmingsplan "N270 Langstraat" toegezonden. In paragraaf 2.11 van deze nota is gereageerd op de inspraakreactie van indiener. (zie bijlage 3).

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het oorspronkelijke ontwerpbestemmingsplan "N270 Langstraat" in het najaar van 2017 (hierna te noemen: het oorspronkelijke ontwerpplan), heeft indiener op 11 oktober 2017 een zienswijze ingediend. Het College van B&W heeft indiener bij brief van 2 november 2017 medegedeeld dat zij tot de conclusie waren gekomen dat het beter was om het ontwerpbestemmingsplan niet voor vaststelling aan te bieden aan de raad. In plaats daarvan is gekozen om een nieuw ontwerpbestemmingsplan te maken en ter inzage te leggen. Daar indiener zich niet kan verenigen met de inhoud van dit nieuwe ontwerpbestemmingsplan, is hij genooddaakt om onderhavige zienswijze in te dienen.

Inleidend

Indiener heeft de locatie Langstraat 77 te Deurne in eigendom. (kadastrale berichten object en de bijbehorende kadastrale kaart is als bijlage 4 bij de zienswijze gevoegd). Hij exploiteert ter plaatse een melkveehouderij. Het eigendom van indiener is deels gelegen binnen het plangebied en grenst voor het overige direct aan het plangebied. Hierna zal dit nader uiteen worden gezet.

Zienswijze

De zienswijze van indiener is gebaseerd op de navolgende gronden, feiten en/of omstandigheden:

1. Verlies huiskavel

Het eigendom van indiener is ingevolge het vigerende bestemmingsplan "Derde herziening bestemmingsplan Buitengebied" agrarisch bestemd. (evenals in het bestemmingsplan "Tweede herziening bestemmingsplan Buitengebied" het geval was) Ingevolge het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan zal een deel van indieners huiskavel verloren gaan. Naar aanleiding van de inspraakreactie van indiener, is een beperkt deel, dat ingevolge het voorontwerpbestemmingsplan nog wel was ingetekend ten behoeve van de herstructurering, thans aangepast. In de nota wordt dit als volgt uitgelegd: "De aansluiting is smaller opgenomen, zodat minder ruimtebeslag plaatsvindt op de percelen en de bedrijfsvoering kan blijven plaatsvinden".

Uw gemeente gaat hierbij echter voorbij aan het feit dat een gedeelte van de huiskavel van indiener ingevolge het ontwerpbestemmingsplan nog steeds verloren zal gaan. Dit wordt inzichtelijk gemaakt in de overzichtstekening in bijlage 5.



Het intekenen van een niet-agrarische bestemming op het eigendom van indiener heeft derhalve wel degelijk impact op de bedrijfsvoering van indiener. Indiener heeft reeds in haar inspraakreactie aangegeven dat het voor hem noodzakelijk is om zijn huiskavel volledig te kunnen blijven gebruiken ten behoeve van zijn melkveehouderij. Indiener persisteert derhalve bij zijn verzoek om zijn huiskavel intact te laten en het plan hieromtrent te wijzigen. Indiener blijft zich daarnaast op het standpunt stellen dat ook middels het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelweg ter plaatse een ruimtebesparing ten gunste van indiener kan worden gerealiseerd. Zowel de toelichting, alsook in de themagewijze toelichting zienswijzen eerste ontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat, geeft daartoe de mogelijkheid: "Op een aantal gronden waar de parallelwegen worden aangelegd zou bij het toepassen van het standaard profiel grond gebruikt worden van particulieren 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 nodig voor gekozen om het standaard dwarsprofiel te verkleinen. De aanpassing van het standaard dwarsprofiel gebeurt in de volgende stappen:

1. Als eerst 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 minimum teruggebracht;
3. Indien dat niet genoeg is, dan wordt de buitenberm van de parallelweg opgeheven".

Zoals blijkt uit de nota heeft de gemeente geen gebruik gemaakt van voornoemde mogelijkheden. De reactie van de gemeente is namelijk als volgt: "De aansluiting is smaller opgenomen" en "De watergangen zijn niet versmald, maar ingekort". Waarom voor deze opties is gekozen en kennelijk niet voor de voornoemde opties, is voor indiener onduidelijk. Dit wordt niet nader gemotiveerd door de gemeente. Wat indiener in dit kader te meer verbaasd, is dat reeds een verschuiving in de weg zal worden aangebracht in het kader van het ontwerp (ten opzichte van de huidige ligging van de N270), maar desondanks toch nog een deel van de huiskavel van indiener benodigd zou zijn. Indiener vraagt zich af waarom dan geen rekening met zijn belangen wordt gehouden? Dit is te meer schrijnend nu de grond aan de overzijde van de N270 reeds in eigendom is bij uw gemeente en nog geen concreet ander gebruiksdoel heeft, waardoor verlegging/uitbreiding van de N270 richting dat perceel zou kunnen plaatsvinden. Dit gebruiksdoel is voor de huiskavel van indiener wel heel duidelijk aanwezig. Indiener stelt zich op het

standpunt dat aan zijn belangen niet voorbij kan worden gegaan. Te meer nu logischerwijs (ook in financieel opzicht) een goed alternatief beschikbaar is. Indiener verzoekt u dan ook om alsnog toepassing te geven aan voornoemde opties, waardoor zijn huiskavel niet verloren zal gaan.

2. Behoud agrarische locatie

Naar de mening van indiener is ingevolge het thans voorliggende ontwerp nog steeds geen sprake van zorgvuldig ruimtegebruik, zoals vereist is in de Verordening Ruimte. Er is namelijk geen rekening gehouden met de bestaande agrarische functie in de omgeving en de effecten die de ontwikkeling heeft op deze functie, namelijk verlies van een deel van zijn huiskavel.

In artikel 7 lid 1 onder b en lid 2 onder b van de Verordening is tevens beschreven dat een nieuwe ontwikkeling geen afbreuk mag doen aan de ontwikkeling van de agrarische economie: Lid 1 onder b: "Een bestemmingsplan gelegen in gemengd landelijk gebied onderscheidt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening gebieden waar: b. een in hoofdzaak agrarische economie wordt nagestreefd met daarbij passende bestemmingen." Lid 2 onder b: "De toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een verantwoording waaruit blijkt dat: b. het aanwijzen van bestemmingen in het gebied als bedoeld in het eerste lid, onder b, geen afbreuk doet aan de ontwikkeling van de agrarische economie."

In de toelichting wordt hieromtrent opgemerkt dat dit artikel de huidige planvorming niet in de weg zou staan, nu het bestemmingsplan zorgt voor het behoud van de ontsluiting van agrarische bedrijven. Hierbij wordt echter voorbij gegaan aan het feit dat inspreker als gevolg van de planvorming een deel van zijn huiskavel zal verliezen. Naar de mening van indiener staat de planvorming daarom wel degelijk in de weg aan de exploitatie van zijn agrarische onderneming.

In de toelichting wordt het navolgende betoogd wat betreft gemeentelijk beleid: "Ontwikkelingen door derden die een bijdrage leveren aan de verbetering van de mobiliteit in Deurne worden door de gemeente als kans gezien. Voorwaarde is wel dat de mobiliteitsinitiatieven ruimtelijk inpasbaar zijn in de omgeving. Deze aanpassingen aan de N270 geeft invulling aan de verbetering van de mobiliteit in Deurne en past dus in de gemeentelijke structuurvisie." Naar de mening van indiener is het thans voorliggende initiatief ingevolge het gemeentelijk beleid eveneens niet ruimtelijk inpasbaar in de omgeving, nu hierdoor een gedeelte van de huiskavel van indiener verloren gaat, terwijl indiener deze oppervlakte, gezien de huidige wet- en regelgeving, niet kan missen in zijn bedrijfsvoering. In de nota wordt hierop als volgt gereageerd: "Bij de afweging van uw belangen is zeer zorgvuldig te werk gegaan. Wij hebben het eerdere ontwerp nogmaals goed bekeken, geoptimaliseerd door te versmallen en in te korten en daarmee getracht zoveel mogelijk aan de wensen van inspreker tegemoet te komen". Zoals reeds onder punt 1 naar voren is gebracht, blijft indiener van mening dat enerzijds onvoldoende onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid om geen huiskavel verloren te laten gaan en is anderzijds door de gemeente onvoldoende gemotiveerd waarom deze mogelijkheid beweerdelijk niet zou bestaan. De belangen van indiener zijn derhalve onvoldoende meegewogen in de besluitvorming.

3. Verkeersveiligheid

Op pagina 15 van de toelichting worden de gevolgen voor de verkeersintensiteiten weergegeven:

"Het wegontwerp met een parallelstructuur leidt niet tot nieuwe aansluitingen op wegen en nieuwe verbindingen in het verkeersnetwerk. Er wordt geen extra verkeer naar dit wegvak toegetrokken. De reconstructie van de N270 leidt daarom niet tot een verandering van verkeersintensiteiten op de weg". Indiener deelt deze conclusie niet, nu de beoogde parallelweg, recht voor zijn locatie, is aangewezen als agrarische transportroute. Hierdoor zal de intensiteit van grote landbouwvoertuigen, op een kortere afstand van zijn woning, wel degelijk toenemen. Dit wordt overigens verderop in de toelichting ook erkend: "het ontwikkelen van een robuuste hoofdontsluitingsstructuur en verblijfgebieden in de vorm van

30 en 60 km/u gebieden draagt sterk bij aan het mogelijk maken van grote verblijfgebieden en minimaal doorgaand- en sluipverkeer. In het buitengebied worden specifieke routes aangewezen voor landbouw- en vrachtverkeer (in het kader van de externe veiligheid) zodat op andere routes de leefbaarheid en veiligheid toeneemt. "

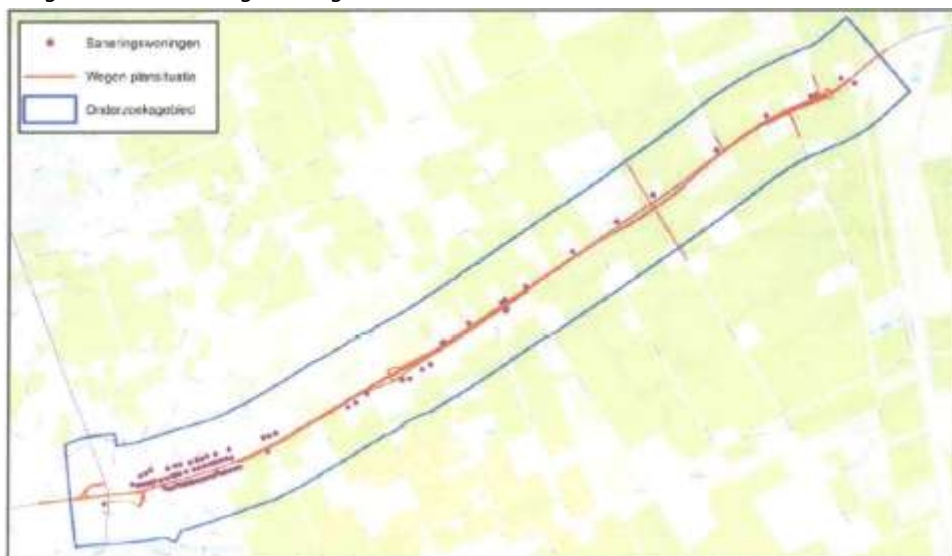
Indiener maakt zich dan ook zorgen over de leefbaarheid en veiligheid betreffende zijn locatie, nu de agrarische transportroute op een zo korte afstand van zijn locatie is beoogd. Naar zijn mening zijn de gevolgen hiervan thans onvoldoende in beeld gebracht en kan daarom niet worden geconcludeerd dat ter plaatse sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In de nota wordt hierover het navolgende opgemerkt: "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".

Specifiek over deze zorgen van indiener is echter, behalve het voorgaande, niets opgemerkt in de nota, dan wel in de ter inzage gelegde stukken. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt onzorgvuldig voorbereid en houdt geen rekening met de belangen van indiener.

4. Geluid

De woning van indiener is ingevolge het navolgende kaartje, afkomstig uit het akoestisch onderzoek, aangeduid als saneringswoning.



Voor de saneringssituaties dient door het treffen van geluidsmaatregelen de geluidsbelasting teruggebracht te worden tot minimaal de voorkeurswaarde van 48 dB. Bij deze woningen moet tevens worden aangetoond dat de grenswaarde voor het binnen niveau van 43 dB niet wordt overschreden. Indien dit wel het geval is (binnen niveau > 43 dB) zullen aanvullende gevelmaatregelen getroffen moeten worden.

In eerste instantie was voor de woning van indiener nog geen onderzoek verricht om te bezien op welke wijze deze verlaging van de geluidsbelasting zou worden gerealiseerd. Dit wordt in het akoestisch onderzoek ook bevestigd: "Voor 30 woningen is het nog noodzakelijk een volledig saneringsonderzoek uit te voeren".

Vervolgens wordt in het akoestisch onderzoek het navolgende gesteld: "Voor 24 saneringswoningen wordt de sanering autonoom uitgevoerd. Om de autonome sanering voor 24 saneringswoningen langs het tracé op te lossen, dient getracht te worden om de geluidsbelasting bij deze woningen terug te

brengen tot de saneringsstreefwaarde van 48 dB. Een deel van de saneringswoningen krijgt al een reductie vanwege het geluidsarme asfalt. Voor de sanering dienen aanvullende bronnen/ of overdracht beperkende maatregelen nader onderzocht te worden op doelmatigheid om de geluidbelasting verder terug te brengen naar de saneringsstreefwaarde.

In het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, autonome sanering N270 Deurne- Limburgse grens, is dit nader onderzocht. De woning van indiener is gelegen in cluster 13. Uit dit onderzoek volgt de navolgende conclusie:

"Met het binnen het beschikbare budget te plaatsen scherm van 1m hoog en 68m lang kan geen reductie van minimaal 5 dB worden verkregen, waardoor het scherm vanuit akoestisch en financieel oogpunt niet doelmatig is".

Met vervolgens de eindconclusie: "Voor dit cluster wordt geen aanvullende schermmaatregel getroffen. Er kan geen (akoestisch) doelmatig scherm geplaatst worden binnen het beschikbare budget. Het scherm levert geen reductie van 5 dB. "

In het onderzoek wordt vervolgens de aanleiding gegeven tot een volgend onderzoek binnen cluster 13: "Nader onderzoek zal voor de woningen binnen het cluster moeten plaatsvinden naar de geluidwering van de gevel. Er geldt voor de woningen een binnen niveau-eis van 43 dB. Indien maatregelen nodig zijn aan de gevel, omdat het binnen niveau van 43 dB niet wordt gehaald, dan worden maatregelen aan de gevel getroffen om het binnen niveau terug te brengen naar 38 dB. Of er voldaan kan worden aan een binnen niveau van 43 dB zal in een nader te voeren gevelmaatregelenonderzoek bepaald moeten worden."

Hieruit blijkt dus dat nog steeds niet duidelijk is of wel sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat betreffende de woning van indiener. Desondanks is thans wel het ontwerpbestemmingsplan reeds ter inzage gelegd, wederom zonder dat geconcludeerd kan worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In het akoestisch onderzoek is nog het volgende weergegeven:

"De wens van de gemeente is aanwezig om de autonome sanering tegelijkertijd met de reconstructie van de N270 uit te voeren. Op dit moment is de saneringsopgave in uitvoering. Er is een separaat document ten behoeve van de uitvoering van de autonome sanering opgesteld."

In de toelichting staat echter het navolgende opgenomen: "De saneringsopgave is een project dat parallel aan de planvorming/ uitvoering van dit project wordt opgepakt. De ontwikkelingen rondom de saneringsopgave staan de voortgang van de N270 echter niet in de weg."

Indiener kan dit laatste standpunt niet delen, daar naar zijn mening sprake is van onlosmakelijke samenhang tussen beide trajecten. Ingeval thans niet gewaarborgd kan worden dat voor wat betreft de woning van indiener sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, dan wel op welke wijze dit gerealiseerd kan worden, is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Indiener wordt hierdoor tevens gedwongen om separaat te reageren op het ontwerpbesluit Saneringsprogramma wegverkeerslawaai N270 Langstraat Deurne.

In de Nota staat opgenomen dat de geluidsbelasting op de woning van indiener zou afnemen van 62 dB naar 60 dB, vanwege het verleggen van de weg in zuidelijke richting. Indiener kan dit niet volgen, nu voor zijn woning een parallelweg, bestemd voor landbouw- en vrachtverkeer zal worden aangelegd. Ook klopt de toezegging in de toelichting niet, inhoudende dat bij de uitvoering van de herinrichting geluidarm asfalt zal worden toegepast.

In de nota is namelijk opgenomen dat de parallelweg, welke dicht bij de woning zal liggen dan de hoofdweg, niet zal worden uitgevoerd met geluidarm asfalt. De reden hiervoor is volgens de gemeente gelegen in de lage intensiteiten en lagere snelheid, waardoor de effectiviteit (kosten en baten) niet op zou wegen tegen de opbrengsten.

Deze afweging is echter niet inzichtelijk gemaakt in de ter inzage gelegde stukken, waardoor niet blijkt van het meewegen van de belangen van indiener in de besluitvorming. Daarbij zou de parallelweg vol-

gens de gemeente overstemd worden door de hoofdrijbaan, waardoor stil asfalt geen effect zou hebben. Dit blijkt naar de mening van indiener eveneens niet uit het akoestisch onderzoek. Hieruit blijkt namelijk dat enkel de geluidsbelasting door wegverkeer met als maatgevende bron de N270 is gebruikt en blijkt niet wat de optelsom van beide wegen (N270 + de dichterbij gelegen parallelweg) is. Overigens is in diverse onderzoeken, behorende bij onderhavige ontwerpbestemmingplan, als uitgangspunt genomen dat geen sprake zal zijn van een toename van de verkeersintensiteit. Dit blijkt echter niet uit de ter inzage gelegde stukken. Indiener betwijfelt of deze wel juist is, te meer nu extra wegen worden aangelegd, bijvoorbeeld ten behoeve van zwaarder verkeer (landbouw voertuigen en vrachtwagens), hetgeen naar zijn mening weldegelijk een verkeer aantrekkende werking kan hebben. Daarnaast is toename van de verkeersintensiteit de laatste jaren reeds zichtbaar en zal deze ook na de reconstructie voortzetten, zeker als daardoor de situatie op de weg daadwerkelijk zou verbeteren en dus meer mensen voor deze route gaan kiezen. Dit wordt bevestigd in de toelichting: "ten aanzien van het aspect mobiliteit wordt in de Structuurvisie uitgegaan van een groei met 40% in de periode tot 2030. De automobilititeit in Noord-Brabant is in de afgelopen 10 jaar met zo'n 25% gegroeid. In de komende jaren zal deze groei zich voortzetten." En: "Door de scheiding van het landbouwverkeer van het doorgaande verkeer zal er sprake zijn van een betere doorstroming." Indiener trekt derhalve het akoestisch onderzoek ook om deze reden in twijfel.

5. Luchtkwaliteit

Indiener heeft reeds in zijn inspraakreactie aangegeven dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de effecten van de beoogde ontwikkeling ten aanzien van luchtkwaliteit. Ingevolge de nota zou uit de toelichting blijken dat een goed woon- en klimaat kan worden gegarandeerd vanuit het aspect luchtkwaliteit. Echter, uit bestudering van dit onderzoek blijkt dat hierbij als uitgangspunt is genomen dat geen sprake zal zijn van een verkeer aantrekkende werking. In de toelichting wordt gesteld dat hieruit kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit niet zal verslechteren ten gevolge van de aanpassingen. Ook in dit kader worden conclusies getrokken, nog voordat de gevolgen volledig inzichtelijk zijn gemaakt. Zoals hiervoor reeds aan de orde is gekomen, lijkt de conclusie dat geen sprake zal zijn van verkeer aantrekkende werking onjuist. Dit blijkt echter niet uit de ter inzage gelegde stukken. Indiener betwijfelt of deze wel juist is, te meer nu extra wegen worden aangelegd, bijvoorbeeld ten behoeve van zwaarder verkeer (landbouwvoertuigen en vrachtwagens), hetgeen naar zijn mening wel degelijk een verkeer aantrekkende werking kan hebben.

Daarnaast is toename van de verkeersintensiteit de laatste jaren reeds zichtbaar en zal deze ook na de reconstructie voortzetten, zeker als daardoor de situatie op de weg daadwerkelijk zou verbeteren en dus meer mensen voor deze route gaan kiezen. Dit wordt bevestigd in de toelichting: "ten aanzien van het aspect mobiliteit wordt in de Structuurvisie uitgegaan van een groei met 40% in de periode tot 2030. De automobilititeit in Noord-Brabant is in de afgelopen 10jaar met zo'n 25% gegroeid. In de komende jaren zal deze groei zich voortzetten." En: "Door de scheiding van het landbouwverkeer van het doorgaande verkeer zal er sprake zijn van een betere doorstroming".

Indiener kan dan ook niet volgen dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

6. Trillingen

Ook voor wat betreft het aspect trillingen, heeft indiener reeds in zijn inspraakreactie aangegeven dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de effecten van de beoogde ontwikkeling. In de nota wordt hieromtrent het navolgende opgemerkt: "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. " Het in de toekomst monitoren levert echter thans, ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, geen waarborg op dat geen trillinghinder zal gaan ontstaan voor indiener. Hij maakt zich hierover grote zorgen, nu op een zo korte afstand van zijn woning een parallelweg zal worden aangelegd voor vracht- en landbouwverkeer. Overwegend grote machines zullen gebruik gaan maken van deze parallelweg, waarbij tevens onduidelijk is of deze parallelweg voorzien zal worden van geluidsarm asfalt. De gevolgen daarvan voor zijn woning dienen vooraf inzichtelijk gemaakt te worden. Ook op dit punt zijn de belangen van indiener onvoldoende meegewogen in de besluitvorming.

Gezien al het voorgaande, verzoekt indiener uw gemeenteraad om deze zienswijze in uw overweging en de daaropvolgende besluitvormingsprocedure te betrekken en in het bestemmingsplan zodanige aanpassingen aan te brengen dat wordt tegemoetgekomen aan hetgeen in deze zienswijze naar voren wordt gebracht.

Reactie gemeente

Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ontwerp) bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierover het volgende.

1. Zoals indiener aangeeft is tussen het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbestemmingsplan zoveel mogelijk geprobeerd het ruimtebeslag op de kavel van indiener te verkleinen (Bijlage 5 van de zienswijze). Wij zijn ons bewust dat er nog steeds een stukje grond nodig is. Helaas kunnen wij de kruising met de Nachtegaalweg niet verder optimaliseren zodat ruimtebeslag op de huiskavel van indiener volledig wordt voorkomen. Dit omdat het schuiven met de as van de weg afdoet aan de veiligheid op de weg (het trekken van zoveel mogelijk een vloeiende lijn is een uitgangspunt van Duurzaam Veilig). Gelet op de locatie van de benodigde grond, dat de agrarische bouwgrond niet aangetast wordt, de hoeveelheid benodigde grond waardoor de (huis)kavel vrijwel geheel in takt blijft en het feitelijk gebruik (zie foto hieronder), kunnen wij de mening van indiener dat door de grond de bedrijfsvoering van het melkveebedrijf ernstig wordt aangetast niet delen.



Huidige situatie

Het verschuiven van de parallelweg naar de hoofdrijbaan (hetgeen qua veiligheid zoveel mogelijk wordt voorkomen) wordt alleen gedaan indien woonpercelen worden geraakt. Omdat hier sprake is van landbouwgrond (niet zijnde het agrarische bouwvlak) is het dwarsprofiel in stand gehouden. Verschuiven van de weg naar het zuiden is niet mogelijk. Hier komt het beoogd Tuinbouwgebied, waardoor deze gronden al een bestemming hebben. De vorm van de tuinbouwlocatie is ten tijde van de planstudie reeds afgestemd op de vernieuwde N270. Keuze van optimaal tracé in combinatie met de eigendomssituatie van grond aan weerszijde van de bestaande weg heeft geleid tot de keuze die nu voorligt.

2. Zoals wij hierboven aan hebben gegeven delen wij niet de mening dat de agrarische bedrijfsvoering van indiener dusdanig wordt beperkt, dat hierdoor niet meer kan worden gesproken van een goede ruimtelijke ordening. Hetgeen is aangegeven in de toelichting over het betreffende artikel in de Verordening van de provincie is ons ziens daarmee juist. Door het gebruik van een klein deel van de kavel ten behoeve van een veilige N270 wordt geen afbreuk gedaan aan de ontwikkeling van de agrarische economie. Zoals ook al aangegeven hebben wij het ontwerp zodanig geoptimaliseerd dat er zo min mogelijk grond van indiener nodig is. Dit overeenkomstig het vereiste van zuinig ruimtegebruik. In de afweging tussen de veiligheid van de weg en het verlies van een gering deel van een agrarische kavel, is veiligheid als groter belang bestempeld. Hetzelfde geldt voor de indiener aangehaalde zinsnede uit het gemeentelijk beleid.
3. De aanpassingen aan de huidige weg zorgen, zoals aangegeven in de toelichting, er niet voor dat het drukker wordt op de N270 en de parallelwegen. De herinrichting van de N270 zorgt er ook niet voor dat de genoemde landbouwroute ontstaat. De herinrichting past de landbouwroute juist in. Het project zorgt dus niet voor extra landbouwverkeer voor de kavel van indiener. Ten behoeve van het project zijn op alle aspecten die toetsen of sprake is van een goed woon- en leefklimaat onderzoeken uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn dat er of geen belemmering bestaat of dat er maatregelen moeten plaatsvinden om aan een goed woon- en leefklimaat te blijven voldoen (bijvoorbeeld vanuit natuur of geluid). Voor het aspect geluid is in de toelichting en in het akoestisch onderzoek nog een extra onderbouwing opgenomen over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ goed woon- en leefklimaat”. Deze onderzoeken zijn op zorgvuldige wijze uitge-

voerd en zijn terug te vinden in het bestemmingsplan als onderbouwing voor het project. Uit geen van de aspecten blijkt dat door de herinrichting van de N270 een onaanvaardbare aantasting plaatsvindt.

4. Voor het bestemmingsplan is een reconstructie onderzoek opgesteld. Uit dit onderzoek, zie bijlage c, blijkt dat bij woning Langstraat 77 geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De realisatie van de parallelwegen zijn samen met de wijziging van de N270 beoordeeld. Hiervoor is gekozen omdat de aan te leggen parallelstructuur bij de N270 hoort en een directe relatie heeft met deze weg. Indien de nieuw aan te leggen parallelwegen afzonderlijk (als nieuwe situatie in het kader van de Wet geluidhinder) worden beoordeeld, wordt er voor géén enkele woning een geluidsbelasting berekend die de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De parallelstructuur afzonderlijk geeft geen aanleiding tot het treffen van maatregelen. Aangezien de parallelweg tezamen met de wijziging van de hoofdrijbaan van de N270 is getoetst, is toetsing aan de voorkeursgrenswaarde bij de parallelweg zelf niet van toepassing. Daarom (en omdat het effect van geluidsarm asfalt op de parallelwegen verwaarloosbaar zou zijn) is ook niet gekozen voor geluidsarm asfalt op de parallelwegen. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maken hebben voor het aspect geluid (juridisch) geen nadelig effect op het woon en leefklimaat ten opzichte van de huidige situatie. De opmerking dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening delen wij dan ook niet. Zie ook onze reactie onder punt 3.

Naast voornoemde planontwikkeling ligt er ook een saneringsopgave. Wij delen zeker de mening dat deze twee aspecten nauw met elkaar samenhangen. Vandaar dat de beide plannen ook tegelijk ter inzage hebben gelegen. Ondanks de samenhang zijn het twee afzonderlijke trajecten met ieder een beoordelingssystematiek. Onderzoek na de geluidwering van de woning vindt plaats na definitieve vaststelling van het saneringsprogramma en bijbehorende hogere waarden door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Na de vaststelling van deze hogere waarden volgt voor alle saneringswoningen een onderzoek naar geluidwerende maatregelen aan de woning. Uit dit onderzoek moet blijken of en zo ja welke geluidwerende maatregelen aan de woning noodzakelijk zijn om aan de wettelijke vereiste binnenwaarde in de woning te kunnen voldoen. Deze weging staat los van de planvormingstoets in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De getallen die indiener aangeeft over de groei van het verkeer betreft de autonome groei van het verkeer op de weg. Deze groei ontstaat niet door de herinrichting van de weg, maar doordat de verkeersintensiteiten in de tijd groeien. In de onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, wordt met deze autonome groei rekening gehouden. Echter de conclusie dat het project herinrichting Langstraat vrijwel geen verkeer aantrekt blijft bestaan.

5. In principe is het zo dat wanneer een project geen verkeer aantrekt, er wat betreft luchtkwaliteit vanuit mag worden gegaan dat de luchtkwaliteit niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (zie hierover ook de laatste alinea van punt 4). Als er geen auto's/ vrachtwagens etc. bijkomen kan er ook geen verslechtering optreden. Om dit uitgangspunt nog verder te onderbouwen zijn in het luchtkwaliteit onderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan was en is gevoegd ook berekeningen uitgevoerd. De rekenresultaten zijn opgenomen in het onderzoeken en hierin wordt de eerdere conclusie dat er ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden (ook in de toekomstige situatie) bevestigd.
6. In het ontwerpbestemmingsplan was al een extra onderbouwing opgenomen waarin beschreven was waarom wij geen trillinghinder verwachten in dit project. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze onderbouwing verder uitgewerkt en is door een trilling-specialist nogmaals naar het project gekeken. In het onderzoek wordt bevestigd dat geen trillinghinder te verwachten is. Het onderzoek is als extra bijlage bij het bestemmingsplan en bij deze Nota van Zienswijzen opgenomen.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.31 Zienswijze 31 (Langstraat 71)

Zienswijze

Indiener is sinds jaar en dag eigenaar van de woning aan de Langstraat 71 met de bijbehorende landbouwgronden. Momenteel ligt pal voor de woning van indiener een smal fietspad. De afstand vanaf de kadastrale grens tot het hart van de N270 is circa 10,2 meter. Op onderstaande luchtfoto is de huidige situatie weergegeven:



Het bestemmingsplan voor de herinrichting van de N270 maakt het mogelijk dat de verkeersbestemming op zeer nabije afstand van de woning van indiener komt te liggen. Hieruit volgt eveneens dat meer ruimte gereserveerd wordt voor de verkeersbestemming dan thans feitelijk het geval is.



Gelet op de ligging van woning van indiener, alsmede het feit dat voor de herinrichting van de N270 grond van indiener benodigd is, kan indiener zich niet verenigen met het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp saneringsprogramma zoals deze nu ter inzage liggen. Aangezien het aangepaste bestem-

mingsplan op veel punten overeenkomsten vertoont met het ontwerpbestemmingsplan dat in het najaar van 2017 ter inzage heeft gelegen, dient de zienswijze d.d. 12 oktober, als herhaald en ingelast beschouwd te worden. Ten opzichte van het aangepaste heeft indiener nog de navolgende punten die hij naar voren wil brengen.

1. Ruimtebeslag

In de Themagewijze toelichting is aangegeven dat er uiteraard een budget gekoppeld is aan het project. Dit is volgens u noodzakelijk om zoveel mogelijk wegen binnen Brabant veilig te maken en niet een weg uitzonderlijk weinig. Kunnen we met deze opmerking vaststellen dat u niet voor de meest veilige variant bent gegaan? Terwijl de N270 bekendstaat als een van de meest onveilige (of zelfs dodelijke) provinciale wegen.

Natuurlijk wordt er aan een project geld gekoppeld, maar indiener kan zich niet aan de indruk onttrekken dat bij de herinrichting van de N270 de portemonnee van de Provincie de meeste sturing heeft gegeven aan het project.

Het doel van de herinrichting van de N270 is de verbetering van de verkeersveiligheid, een betere doorstroming en verbetering van de leefbaarheid. Het had op de weg van de provincie gelegen om een variant te kiezen die recht doet aan deze uitgangspunten. Wat nu voorligt is een variant die keurig netjes om de bouwblokken aan de Langstraat heen manoeuvreert.

Het ruimtebeslag op grond van het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op basis van economische keuzes. Het had op de weg van de provincie en de gemeente gelegen om recht te doen aan de uitgangspunten van de herinrichting. Dat dit zou hebben geleid tot meer ruimtebeslag. Lees, het toekennen van een verkeersbestemming aan bouwblokken, waaronder die van indiener. Hierdoor zou de overheid meer kosten moeten maken voor de herinrichting van de N270, maar dit mag geen reden zijn om deze variant niet te kiezen. Volgens indiener willen we allemaal dat de vreselijke nieuwsberichten over de N270 zo snel mogelijk ophouden. Tegelijkertijd mogen de omwonenden hier niet de dupe van worden. In de Themagewijze toelichting is eveneens te lezen dat het ontwerp verkeersveilig is en dat uit de onderzoeken blijkt dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Bureaustudies op basis van theoretische uitgangspunten zijn een indicatie en het startpunt om een goed woon- en leefklimaat te garanderen. Wat daarnaast nog een rol speelt is de realiteit. Die factoren die binnen onderzoeken geen rol spelen. De factoren die zogeheten buiten beschouwing zijn gelaten. De factoren die simpelweg niet meegewogen kunnen worden, omdat ze niet tot nauwelijks meetbaar zijn. Sterker nog, het is vaak ook de optelsom van al die factoren, die opgeteld niet meegenomen worden. Een goed woon- en leefklimaat is niet simpelweg een 'vinkje' zetten achter onderzoeken met een (relatief) gunstig resultaat. Het is veel meer dan dat. De situatie van indiener laat dit zien. Immers, wat zou op u het effect zijn als u pal voor uw oude boerderij een parallelweg geschikt voor zwaar landbouwverkeer zou krijgen? Is dat simpelweg vaststellen dat het ontwerp verkeersveilig is? Is dat simpelweg vaststellen dat de Wet geluidhinder is gevolgd? Is daarmee de kous af? Relevant hierbij is dat de parallelweg op sommige plekken juist versmald is, om juist die bouwblokken maar niet te raken. Dit is onder meer bij indiener aan de orde. Gevolg hiervan is dat er te weinig ruimte bestaat voor de aanleg van een fatsoenlijke parallelweg. Als deze variant doorgaat, moet nog blijken of er inderdaad geen extra grond nodig is voor de aanleg van de parallelweg. Wat deze variant eveneens doet is de grondeigenaren (deels) aanwijzen op een planschadeprocedure. Het planschaderecht is de afgelopen jaren behoorlijk uitgekleed. De conclusie is dat indiener (maar ook andere grondeigenaren) de gevolgen van de parallelweg op 3,5 meter afstand van de woning volledig meekrijgen. Tegelijkertijd worden zij daar niet passend voor gecompenseerd. De enige die hier de 'minste impact' van ondervindt is de overheid.

2. Maximale planologische mogelijkheden

In de Themagewijze toelichting wordt gesteld dat op de verbeelding de dwarsprofielen zijn weergegeven. Dit moet met zich meebrengen dat geen onduidelijkheid meer bestaat over de invulling van de weg. Echter, de dwarsprofielen zijn niet aan de verbeelding toegevoegd, maar aan de toelichting van het bestemmingsplan. Hiermee zijn de dwarsprofielen (wederom) niet bindend. Het is feit van algemene bekendheid dat een toelichting bij een bestemmingsplan niet bindend is. Daar komt nog bij dat in planregel 3.3.2 is aangegeven dat ter hoogte van de aanduiding 'dwarsprofiel' de hoofdrijbanen en parallelrijbanen ingericht moeten worden conform het op de verbeelding aangegeven dwarsprofiel. Dit klopt dus niet. Al was het maar omdat de gehele weg de aanduiding 'gebiedsontsluitingsweg' heeft, waardoor ook ter hoogte van de parallelrijbanen de hoofdrijbanen gerealiseerd kunnen worden. Zolang de inrichtingstekening geen deel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure moet uitgegaan worden van een verkeersbestemming en op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling van de maximale planologische mogelijkheden. Dit betekent dat op grond van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan zelfs de hoofdweg nog gerealiseerd zou kunnen worden pal voor de deur van indiener. Logischerwijs gaat dit niet gebeuren, maar het is duidelijk dat indiener op deze manier enkel en alleen een vermoeden kan hebben wat er nu exact bij hem voor de deur gaat gebeuren. Op 5 april 2017 heeft tussen de omgevingsmanagers van de provincie en indiener een huiskamergesprek plaatsgevonden. Tijdens dit gesprek is aangegeven dat de parallelweg vanaf het huidige fietspad richting de hoofdweg wordt aangelegd, dus dat de parallelweg nimmer dichterbij kan komen te liggen dan nu het fietspad ligt. Deze stelling is niet gewaarborgd in het bestemmingsplan. In de Nota van inspraak wordt aangegeven dat in overleg met indiener de wijze van uitvoering op een nader moment bekeken moet worden. Een van die punten is een zicht onttrekkende haag, de afstroming van hemelwater, het beperken/voorkomen van schade aan de tuin. De wijze van uitvoering staat echter op dit moment allerm minst vast. De nieuwe ontwerptekening van april 2018 heeft niet voor meer duidelijkheid gezorgd. Op welke wijze kunnen grondeigenaren dan hun bedenkingen uiten tegen het ontwerpbestemmingsplan dat voorligt? Dit is toch het moment dat aangegeven wordt wat er nu exact gaat gebeuren en op welke manier? Er kan gesteld worden in de Nota van inspraak dat in de toekomst bij de uitvoering rekening gehouden wordt met de belangen, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet dit in de bestemmingsplanfase al onderzocht worden. Met name het punt ten aanzien van het ruimtebeslag c.q. schade aan de tuin had op dit punt nader onderzocht en uitgekristalliseerd moeten worden.

3. Dwarsprofiel C

Ter hoogte van de woning van indiener wordt dwarsprofiel C toegepast.



Zoals in het bovenstaande is aangegeven is de afstand van de kadastrale grens tot aan het hart van de weg 10,2 meter. Vanaf de werkgrens gerekend, is de afstand circa 12 meter tot het hart van de hoofdrijbaan. Een simpel rekensommetje laat zien dat voor de herinrichting tot aan het bouwblok van indiener het volgende benodigd is:

- 3,75 meter wegdek voor de hoofdrijbaan;
- 1,76 meter voor de geleiderail;
- 4,5 meter voor de parallelweg;
- 2,5 meter voor de berm.

Bij elkaar opgeteld, is er een ruimte van 12,51 meter nodig voor de herinrichting van de weg. Opvallend is dat het trace niet verder weg of dichterbij de woning van indiener is komen te liggen. In het vorige ontwerp werd nog geen rekening gehouden met een berm van 2,5 meter. Sterker nog, de graskanttegels waren al een probleem. Hoe kan het dan dat er nu wel ineens een berm ingetekend kan zijn? De as van de hoofdrijbaan is allerm minst opgeschoven.

In de bovenstaande tekening is bovendien te zien dat er geen berm is ingetekend ter hoogte van de woning van indiener. Ruimte voor een berm is er, gelet op bovenstaande rekensom, niet tot nauwelijks. De geleiderail die geplaatst zou moeten worden, werkt beperkend. Allereerst kan het onveilige situaties in de hand werken, omdat er geen obstakelvrijzone meer is. Ook bij het in- en uitdraaien vanaf de inrit van het perceel van indiener werkt het beperkend. Hoe kunnen grote voertuigen immers hun draai ma-

ken? Normaliter maken zij gebruik van de berm als de inrit niet breed genoeg is. Aangezien de inrit enkel met een pijl is weergegeven, maar daaruit de breedte niet volgt, is het gissen naar de uitvoering. Zoals het er nu uitziet, is de kans vrij groot dat grotere (landbouw)voertuigen in de knel komen. Daar komt nog bij dat in dit scenario geen rekening is gehouden met de plaatsing van geluidsschermen. Gelet op het Ontwerp Saneringsprogramma wordt gesteld dat de plaatsing van een geluidsscherm financieel wel mogelijk is, maar dat hiermee geen reductie van 5dB behaald kan worden, waardoor de plaatsing van een geluidsscherm niet doelmatig wordt geacht. Onder het punt 'Geluidhinder' wordt hier op ingegaan. Wel wil indiener op voorhand meegeven dat niet zonder meer gesteld kan worden dat een geluidsscherm achterwege gelaten kan worden. Er zal ruimte gereserveerd moeten worden in het wegontwerp. Feitelijk bezien is hier nu geen ruimte voor. Daarnaast is in de Nota van inspraak te lezen dat op den duur gekeken wordt naar de mogelijkheid om een zicht onttrekkende haag te plaatsen. Waar zou deze moeten komen? Hoeveel ruimte neemt deze in beslag? Op grond van de huidige ontwerp-tekening is hiervoor geen ruimte. Hetzelfde geldt voor de afwatering. Gesproken is over plaatsing van mol-goten. Maar waar gaan die mol-goten dan komen? Er is geen ruimte meer. Een groot knelpunt zit daarnaast ook nog in het feit dat de parallelweg en de naastgelegen berm op deze wijze rechtstreeks in en langs de tuin van indiener wordt gerealiseerd. Hiermee is het niet ondenkbaar dat de tuin van indiener geschaad wordt. In de Nota van inspraak is opgenomen dat de provincie wil overleggen over een fysieke beperking zodat de tuin niet wordt beschadigd. Waaraan moet gedacht worden en hoe zou deze gerealiseerd moeten worden? In ieder geval zal rekening gehouden moeten worden met een obstakelvrije zone. Kortom, er is te weinig ruimte om de herinrichting uit te voeren conform dwarsprofiel C. Voorts is in de toelichting op het bestemmingsplan te lezen dat in sommige gevallen de parallel weg de locaties van particulieren of bedrijven raakt. Om de impact toch zo klein mogelijk te laten zijn, is ervoor gekozen om het standaard dwarsprofiel te verkleinen.

Daarbij worden de volgende stappen gehanteerd:

- Opheffen greppel;
- De ruimte tussen de N270 en de parallelweg wordt tot het minimum teruggebracht;
- De buitenberm van de parallelweg wordt opgeheven.

In de situatie van indiener is zowel de greppel opgeheven, als ook de ruimte tussen de N270 en de parallelweg tot een minimum teruggebracht. Of de buitenberm daadwerkelijk op voorgenomen wijze gerealiseerd kan worden, is maar zeer de vraag. Waarschijnlijk is dat niet het geval. Volgens u betekent dit dat in dit scenario de herinrichting van de N270 de impact zo min mogelijk is voor indiener. Hoe kunt u dit in algemene zin stellen? Iedere situatie is anders. De ligging van de woning ten opzichte van de weg had van geval tot geval bekeken moeten worden. In het voorgaande is al aangegeven dat de herinrichting helemaal geen 'minimale impact' heeft op indiener. Hiervoor is ook al aangegeven dat alle factoren bij elkaar opgeteld aangeven of sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Een soort van andere benaming voor 'de minste impact'?

Het had op de weg van uw gemeente gelegen om in situaties als deze, waar het zo wringt om tot een herinrichting van een weg te komen, meer naar de individuele situaties te kijken. Telkens wordt verval-len in algemene bewoordingen. Juist omdat er zo weinig ruimte is, kan met algemene bewoordingen niet worden volstaan. Er kan in ieder geval niet worden gesteld dat er rekening wordt gehouden met de belangen van indiener bij de uitvoering van de herinrichting. Er is simpelweg geen ruimte voor. Indiener zou op dat moment voor een voldongen feit staan. In de bestemmingsplanprocedure moet in ieder geval vast komen te staan dat in de uitvoeringsfase überhaupt de mogelijkheid bestaat om rekening te houden met de belangen van indiener.

Wat eveneens van belang is, is dat bij de reconstructie van een weg rekening gehouden moet worden met het nuts tracé dat onder de berm wordt aangelegd. Hiernaast moeten ook een mol-goot voor de

afwatering en een signaalkabel VRI gerealiseerd worden. Gelet op het standaard dwarsprofiel, afkomstig uit bestemmingsplan Buitengebied van Deurne, zou een ruimte van 2 meter gerealiseerd moeten worden. Echter, zoals in het bovenstaande aangegeven is het allerminst zeker dat bij indiener een berm gerealiseerd wordt. Waar blijven in dat geval de nutsvoorzieningen, kabelvoorziening VRI en de molgoot?

Een bestemmingsplan moet in ieder geval uitvoerbaar zijn, anders kan het geen doorgang vinden. Gelet op bovenstaande is de gekozen wijze van uitvoering niet uitvoerbaar. Bovendien is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van indiener, waardoor sprake is van onzorgvuldige besluitvorming. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met artikel 3.1.6 lid 1 sub f Bro en artikel 3:2 Awb.

Tot slot is indiener van mening dat met toepassing van dwarsprofiel C gehandeld wordt in strijd met het vertrouwensbeginsel. Zoals hierboven is aangegeven, is tijdens het huiskamergesprek van 5 april jl. aangegeven dat de parallelweg niet dichtbij komt te liggen dan het fietspad. Gelet op bovenstaande kan dit helemaal niet, want er is geen ruimte om de parallelweg op deze wijze uit te voeren. Indiener is verkeerde informatie voorgehouden, waardoor hij in de toekomst (zonder actie te ondernemen) bedreigen uit zou komen.

4. Breedte parallelweg

Naast het feit dat de voorgestelde parallelweg überhaupt niet uitvoerbaar is, stelt indiener ook vraagtekens bij de breedte van de parallelweg. In de Nota van inspraak en in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt telkens gesteld dat 4,5 meter breed genoeg is om gemengd verkeer doorgang te bieden. In de toelichting wordt gesteld dat een landbouwvoertuig 3,2 m breedte nodig heeft en een fietser 0,75 m, zodat zij elkaar veilig kunnen passeren. Maar hoe zit het dan met een auto uit tegengestelde richting? Of als een ander landbouwvoertuig wil passeren? Er wordt verwezen naar de zijwegen van de N270. Echter, deze zijn lang geleden in het verleden gerealiseerd. Zij zijn niet meer de maatstaf voor huidig aan te leggen wegen. Nog daargelaten dat het op sommige momenten een behoorlijk avontuur is om tegenliggende voertuigen op fatsoenlijke wijze te passeren.

Dat deze (oude) zijwegen nu als voorbeeld voor een nieuw aan te leggen parallelweg worden gebruikt, is absurd. Het karakter van de wegen is bovendien anders. U stelt dat de inritten pas op een later moment worden vastgesteld. In de eerdere zienswijze heeft indiener al aangegeven dat er voor wat betreft zijn inrit geen rekening is gehouden met draaicirkels. Wat gebeurt er als een vrachtwagen of een ander groot motorvoertuig van het perceel van indiener de parallelweg opdraait? Er is hier geen ruimte voor. De draaicirkel kan helemaal niet gemaakt worden.

Daarnaast is relevant dat in de CROW Richtlijn Essentiële Herkenbaarheid kenmerken is aangegeven dat een parallelweg bestemd voor gemengd verkeer ten minste 4,5 meter breed moet zijn, met daarbij een buitenberm van 1,5 meter en een obstakelvrije zone van 1,5 meter. In de praktijk is het gangbaar dat zodra fietsers gebruik moeten maken van de parallelweg, de parallelweg minimaal met een halve meter wordt verbreed. De voorgestelde parallelweg zoals omschreven in de toelichting, is dus niet breed genoeg. Er zal gemotiveerd moeten worden waarom afgeweken wordt van de CROW richtlijnen, die ten grondslag hebben gelegen aan het wegontwerp.

Bovendien is met gemengd verkeer niet met de bijzondere positie van landbouwvoertuigen rekening gehouden. Dit volgt te meer uit de onderstaande afbeelding, afkomstig uit het Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen van het CROW. Uit deze tabel valt op te maken dat voor een landbouwvoertuig 3,6 meter gereserveerd moet worden. Tel daar de ruimte voor een fietser bij op en er is meer ruimte benodigd dan 4,5 meter.

Tabel 5.2. Profiel van vrije ruimte naar ontwerpsnelheid

Ontwerp-voertuig	Verkeersruimte horizontaal (m)		Verkeersruimte verticaal (m)
	60 km/h	30 km/h	
Ontwerp-snelheid	60 km/h	30 km/h	
Personeelauto	2,40	2,05	4,25
Vrachtauto	3,30	3,00	4,25
Landbouw-voertuig (excl. lading)	3,60	3,30	4,25
Motor, scooter	1,50	1,50	2,50
Fietser	1,00	1,00	2,50

Ook staat in het eerder vermelde handboek van het CROW (par. 2.2.1) dat als sprake is van een landbouwontwikkelingsgebied, hier rekening mee gehouden moet worden bij de inrichting van de weg. Immers, een concentratie van landbouw heeft invloed op het gebruik van een erftoegangsweg en in het verlengde op de inrichting daarvan. U stelt simpelweg in de toelichting dat 4,5 meter landelijk gezien als een veilige breedtemaat voor parallelwegen heeft te gelden. Mag indiener de bron(nen) waarnaar u verwijst, inzien? Volgens indiener geldt voor de inrichting van wegen de CROW-normen. Deze zijn hierboven weergegeven en kennen geen ruimte voor andere invalshoeken. Voorts wijst indiener u ook nog op de opmerking uit de Verkeersveiligheid audit op pagina 14. "wel krijgt deze weg relatief veel landbouwverkeer te verwerken. Door de breedte van deze voertuigen kan het soms lastig zijn om elkaar te passeren, waardoor onveilige situaties kunnen ontstaan. Het is daarom wenselijk om naast de parallelweg een verharde berm in te richten." Op de pagina ervoor staat het volgende: "De afwikkeling van (veel) fietsers op een rijloper van 3,50 meter tot 4,50 meter kan bij relatief hoge intensiteiten niet als Duurzaam Veilig worden aangemerkt."

De stelling dat de parallelweg breed genoeg zou zijn om gemengd verkeer in alle vormen de ruimte te bieden, kan indiener dan ook niet volgen. Tot slot, voor wat betreft dit punt nog het volgende. In de toelichting is te lezen dat de parallelweg tussen de Zandschelweg en de Nachtegaalweg 5,5 meter breed wordt. Dit vanwege de bestemming als landbouwverkeerroute. Hoe wordt gegarandeerd dat het (zware) landbouwverkeer inderdaad deze route neemt? En is hiermee uitgesloten dat zwaar landbouwverkeer op de smallere delen van de parallelwegen komt? Kortom, wordt via het achterliggende gebied gezorgd voor een route voor zwaar verkeer, waardoor de smallere wegen worden ontzien?

5. Verkeersveiligheid

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt een soort overall-veiligheidssituatie aangekaart. De conclusie is dat de hoofdrijbaan veiliger wordt door het aanleggen van een parallelstructuur, dus dan is het goed. Voor wat de inrichting van de parallelwegen, wordt vervolgens gesteld dat een vrij liggend fietspad niet kan, want dat is te ingrijpend voor de omwonenden. In de Verkeersveiligheid audit staat niet vermeld dat een vrij liggend fietspad niet nodig is. Er staat dat het niet mogelijk is. Dat is geheel iets anders. Ook hier weer komt naar voren dat u pretendeert de belangen van de omwonenden te behartigen door te stellen dat hun eigendom niet geraakt wordt. Het gaat er echter om dat u kijkt naar de belangen van de omwonenden nadat de herinrichting van de N270 is gerealiseerd. Zij worden geconfronteerd met weliswaar een veiligere hoofdweg, maar met een drukke en onveilige parallelweg die wel degelijk impact heeft op hun goed woon- en leefklimaat. U heeft als taak om de drie pijlers voor

ogen te houden. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid zijn hier ver te zoeken. Als u nu wel had gedurfd om een stukje tuin van een omwonenden te raken. Wat was er dan gebeurd? Zou een omwonende dan echt zoveel slechter af zijn? Waarschijnlijk zal de impact hetzelfde zijn. Wat wel zou gebeuren, is een passende compensatie. Juist voor die impact die het heeft. Om over de financiële impact nog maar te zwijgen. Omwonenden zouden de pijn in de portemonnee omdat hun onroerende zaken minder waard worden in ieder geval kunnen compenseren.

De voorgestelde wijze voor de aanleg van de parallelweg is zeker niet een veilige variant. Ten eerste wordt op diverse plekken geen ruimte geboden aan een draaicirkel voor vrachtverkeer. Dit is in het bovenstaande voor de situatie van indiener al aangegeven. Ten tweede wordt door u aangegeven dat een versmalling op bepaalde plekken noodzakelijk blijkt te zijn. Als een van de uitgangspunten de verkeersveiligheid is en een versmalling de verkeersveiligheid niet ten goede komt, waarom is een versmalling dan noodzakelijk? In het voorgaande hebben we al geconstateerd dat ruimtebeslag in ieder geval geen valide argument is. Bovendien heeft de provincie een Beleidsnota Wegenbeheer, Module A12, Essentiële Herkenbaarheid kenmerken, gebaseerd op de richtlijnen van het CROW. In paragraaf 2.5 staat vermeld dat de provincie de nadruk legt op maatregelen die sterk bijdragen aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Er wordt daarbij gestuurd op maatregelen met een grote kosteneffectiviteit, zoals het aanleggen van vrij liggende fietspaden. Deze maatregel maakt namelijk dat verkeerssituaties direct een stuk veiliger worden. Voor de N270 wordt afgeweken van het eigen beleid van de provincie. In de toelichting wordt gesteld dat de gebiedsontsluitingsweg veiliger wordt dan als er alleen een vrij liggend fietspad wordt aangelegd. Het gaat erom dat de parallelweg veiliger wordt. Het gaat erom dat er een parallelweg wordt gerealiseerd voor enkel motorvoertuigen en daarnaast nog een vrij liggend fietspad. Volgens de provincie zou dit niet veiliger zijn, omdat de fietspaden de diverse zijwegen kruisen. Is deze situatie niet vergelijkbaar met veel andere provinciale wegen verspreid over Brabant? Wat maakt nou dat de N270 anders is, dat hier afgeweken moet worden van het eigen beleid?

6. Verkeersbewegingen

Er ligt een onderzoek waarop gebaseerd is wat de verkeersbewegingen zouden zijn na de herinrichting van de N270. Volgens dit onderzoeksrapport is geen sprake van een verkeer aantrekkende werking, omdat er bijvoorbeeld geen nieuwe aansluitingen zijn. Echter, het effect van het ontwikkelen van een betere doorstroming is toch juist verkeer aantrekkende werking? Voor menig automobilist wordt de N270 aantrekkelijker om te gebruiken. Waar voorheen mogelijk sluiproutes gekozen werden om de drukte op de N270 te mijden, zal de betere doorstroming leiden tot andere keuzes van verkeer aantrekkende werking. Bovendien staat in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Deurne op pagina 9 het volgende te lezen.

Uit de tabel blijkt dat met name de intensiteiten op de N270 en N279 nog flink stijgen. Verder stijgen vooral de intensiteiten op de Binderdreef en de Vierdenseweg.

Uit de tabel waarnaar wordt verwezen staat dat tot en met 2020, dus nog voor de feitelijke realisering van de herinrichting het verkeer met 40% toeneemt. Nu is de stelling van de gemeente dat het verkeer niet tot nauwelijks toeneemt. Dit staat haaks op eerder genomen standpunten. Het standpunt van de gemeente wordt ook weersproken door de Rapportage Verkeer van 21 februari 2014, waarin op pagina 12 is aangegeven dat de intensiteit op de N270 flink stijgt. Dit geldt niet alleen voor het westelijk deel, maar ook voor het oostelijk deel. In het rapport staat dat een groei van 11.000 naar 15.000 motorvoertuigen wordt verwacht. Deze rapporten kunnen niet ter zijde geschoven worden door enkel handmati-

ge tellingen op willekeurige dagen. Bovendien is het aantal dagen dat geteld is, zeer minimaal. Op basis van een paar handmatige tellingen in het voorjaar van 2017 kan niet geconcludeerd worden dat sprake is van minimale verkeersbewegingen. Het had op uw weg gelegen om op diverse momenten in het jaar tellingen uit te voeren. Zo is traditiegetrouw het najaar de drukste periode als het gaat om drukte op de weg. U bent niet uitgegaan van het worstcasescenario. Bovendien is de wijze van onderzoek volstrekt ondeugdelijk. Bovendien doen zich in de regio ontwikkelingen voor. Een van die voorbeelden is de N279. Bewust is ervoor gekozen om het Westelijk deel van de N270 nog niet te ontwikkelen. Wat is het effect van de N279 op het oostelijk deel? Uit de onderstaande afbeelding, afkomstig uit de Rapportage Verkeer d.d. 21 februari 2014 valt het volgende op te maken. Gekeken moet worden naar het 5e bolletje. Ongeveer vanaf dit punt geldt het bestemmingsplan voor het Oostelijk deel. Er komen als gevolg van de aanpassing van de N279 per etmaal 500 auto's meer over het oostelijk deel dan zonder de aanpassing. Aldus is dit een stijging van 3,2%.



Voorts is nabij het Limburgse deel van de N270 het bestemmingsplan vastgesteld voor de haven Wanssum. In de Nota van inspraak geeft u aan dat rekening is gehouden met de verkeersintensiteiten als gevolg van het Provinciaal Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum. Echter, nergens is terug te vinden dat hier rekening mee gehouden is en zo ja, op welke wijze. Uw standpunt is dus niet te controleren. In ieder geval staat vast dat in de Rapportage verkeer de gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum niet is meegenomen. Indiener verzoekt om op basis van een deugdelijk verkeersrapport inzichtelijk te maken wat de verkeersbewegingen op de N270 zullen zijn. Hierbij zullen de relevante ontwikkelingen in de omgeving eveneens in kaart moeten worden gebracht. Dit heeft onder meer effect om vast te stellen wat de geluidbelasting in de toekomst zal zijn. Ook ten aanzien van de verkeersveiligheid kan dit mogelijk gevolgen hebben.

7. Landbouwverkeer

Door het aantal toegangspunten tot de N270 te beperken, wordt er gestuurd op de rijrichtingen van landbouwverkeer. De daadwerkelijke stap tot het volledig reguleren wordt niet gezet. Zo is het de bedoeling dat het landbouwverkeer afkomstig vanaf de Limburgse grens gebruik maken van de landbouwroute. Dit betekent dat gebruik gemaakt moet worden van de Zandschelweg, op een kleine 200 meter afstand van de woning van indiener. In de onderzoeken naar de verkeersbewegingen is rekening gehouden met de landbouwroute. Echter, geenszins is er rekening gehouden met het feit dat de landbouwvoertuigen met de aanleg van de parallelweg een keuzemogelijkheid krijgen. Immers, de parallelweg wordt niet afgesloten. De reden hiervoor is dat bestemmingsverkeer doorgang moet krijgen. Dit brengt wel met zich mee dat helemaal niet gezegd is dat het landbouwverkeer gebruik gaat maken van de beoogde landbouwroute. Dit heeft een effect op de verkeersbewegingen die zich gaan voordoen op de parallelweg. Met dit scenario is geen rekening gehouden. Als de landbouwroute de nadruk moet

krijgen om het landbouwverkeer in de regio te verwerken, dan zal daar ook naar gehandeld moeten worden. De meest voor de hand liggende manier is om de parallelweg af te sluiten voor (zwaar) landbouwverkeer. Bijkomstig voordeel is dat de parallelweg direct ook verkeersveiliger wordt, omdat je geen rekening meer hoeft te houden met een breedte van 3,6 meter voor landbouwvoertuigen. Indien u verzocht wordt hierbij om te inventariseren of omliggende landbouwbedrijven problemen hebben met het feit dat de parallelweg afgesloten wordt voor landbouwverkeer, waardoor de landbouwvoertuigen in sommige gevallen om moeten rijden via de landbouwroute. Indien u heeft namelijk vanuit de omgeving begrepen dat dit niet het geval is.

8. Geluidhinder

Het doel van de herinrichting N270 is onder andere het verbeteren van de leefbaarheid. In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat de leefbaarheid onder meer verbeterd moet worden door o.a. de geluidsoverlast te beperken (p. 2.2 toelichting). In ieder geval is duidelijk dat er sprake is van geluidhinder voor omwonenden in de bestaande situatie van de N270. Uit de akoestische rapporten bij het bestemmingsplan en het Saneringsprogramma volgt dat enkel geluidsarm asfalt wordt aangelegd (bronmaatregel) en op enkele plekken schermen van maximaal 2 meter hoog worden gerealiseerd. Allereerst wil ik u meegeven dat het hernieuwde akoestische rapport niet te volgen is. Er wordt gegoocheld met telkens andere aantallen, waardoor het volstrekt onduidelijk is om welke woningen het nu gaat. Een greep uit het akoestisch rapport treft u hieronder aan:

- Voor 55 woningen is in 1993 een saneringsonderzoek uitgevoerd. Voor deze woningen is destijds een besluit hogere waarden vastgesteld;
- Voor 30 woningen moet een volledig saneringsonderzoek uitgevoerd worden;
- Langs het tracé zijn 49 bestaande woningen en 3 geprojecteerde woningen waarbij sprake is van een reconstructiesituatie op grond van de Wgh;
- In totaal zijn er 7 woningen waarbij de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB;
- Als sprake is van een reconstructiesituatie dan moet de nog aanwezige sanering gekoppeld meegenomen worden met het project;
- Voor Langstraat 50 is de reconstructiesituatie niet opgelost en moet een besluit hogere grenswaarden worden vastgesteld;
- Binnen het onderzoeksgebied van de maatregelenafweging voor de reconstructiesituaties zijn ook nog gemelde saneringswoningen aanwezig. Deze saneringswoningen moeten daarom gekoppeld worden mee genomen;
- Voor 6 woningen is de sanering binnen dit onderzoek uitgevoerd;
- 55 woningen zijn in 1993 gesaneerd;
- 24 saneringswoningen worden autonoom gesaneerd. De geluidsbelasting moet worden teruggebracht naar de streefwaarde van 48 dB.

Het is volstrekt onduidelijk wat u nu voor welke woning gaat doen of heeft gedaan in het verleden. Daarbij wijst u op het volgende.

9. Reconstructie Wgh

In de Wgh staat de volgende definitie van reconstructie gegeven:

Een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2dB of meer wordt verhoogd.

Uit het akoestisch rapport volgt dat voor 49 woningen en 3 geprojecteerde woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. In artikel 100 lid 2 Wgh staat dat als sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh als hoogste maximale geluidbelasting de eerder vastgestelde hogere waarde of de heersende waarde mag zijn. Aangezien de eerder hogere vastgestelde waarde in dit geval de laagste van de twee is, moet hiervan uitgegaan worden. Dit is de streefwaarde bij de reconstructie van de weg. Dat betekent dat voor de saneringswoningen het besluit hogere waarden uit 1993 de maatstaf is. Voor de overige woningen en geprojecteerde woningen gelden de waarden uit het besluit hogere waarden zoals opgenomen in bijlage B van het akoestisch rapport. Vervolgens wordt er gesteld dat voor alle woningen de reconstructiesituatie opgelost wordt, door stil asfalt te gebruiken en geluidschermen te plaatsen. Slechts voor een woning wordt de reconstructiesituatie niet opgelost, waardoor hiervoor een besluit hogere waarden op grond van artikel 100a lid 1 Wgh vastgesteld moet worden. Mij is echter onduidelijk met hoeveel de geluidbelasting afneemt na toepassing van de maatregelen. Weliswaar kan gesteld worden dat de maatregelen op financiële gronden doelmatig zijn, daarmee is nog niet aangetoond dat hiermee de streefsituatie wordt gehaald. Ten aanzien van het Besluit hogere waarden dat evident genomen moet worden voor tenminste een woning geldt het volgende. Allereerst is de Provincie het bevoegd gezag op grond van artikel 110a lid 7 Wgh. Daarnaast wijst indiener u op artikel 110c Wgh. Hierin staat vermeld dat als het Besluit hogere waarden genomen moet worden ten behoeve van de vaststelling van een bestemmingsplan, het ontwerp Besluit hogere waarden gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd. Door het Besluit hogere waarden nu naar voren te schuiven, wordt in strijd met afdeling 1, meer specifiek artikel 110c lid 1 Wgh gehandeld.

10. Goed woon- en leefklimaat

Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling dat geluidhinder niet alleen een rol speelt als de Wgh van toepassing is, maar dat in het kader van een goed woon- en leefklimaat ook gekeken moet worden naar de geluidhinder.

Voor indiener staat het onomstotelijk vast dat de geluidbelasting op zijn woning vele malen hoger is dan toegestaan. Oe geluidbelasting is namelijk 66 dB, terwijl de streefwaarde 48 dB is. In het Actieplan Geluid 2013-2018 geeft de Provincie zelf aan dat een hogere geluidbelasting dan 65 dB onwenselijk. Sterker nog, in het Actieplan Geluid komt naar voren dat omwonenden van de N270 aangemerkt worden als (ernstig) gehinderden. De N270 staat op een lijst met 3 miljoen voertuigen op jaarbasis. De Provincie heeft in het Actieplan aangegeven dat het de ongewenste neveneffecten van mobiliteit op de leefbaarheid wil voorkomen. Voorts stelt de Provincie in het Actieplan dat wegverkeerslawaaï grote impact heeft op het leefklimaat. In 2011 was nog 8,3% van de omwonenden van de N270 slaapgestoorde. Volgens het Actieplan zou het aantal nu minder moeten zijn, maar het is de vraag waarop dit gebaseerd is, aangezien er geen geluidwerende maatregelen hebben plaatsgevonden in de afgelopen jaren. Immers, de herinrichting van de N270 is nog altijd niet doorgevoerd. De Provincie heeft met Actieplan aangegeven dat bij een geluidbelasting van 65 dB of hoger geen sprake meer is van een goed woon- en leefklimaat. Toch staat in paragraaf 5.4 van het akoestisch rapport dat de geluidbelasting teruggebracht kan worden door toepassing van een geluidsarm wegdektype. In het akoestisch rapport wordt besloten met:

"Gezien de grote hoeveelheid woningen en de relatief hoge geluidbelastingen zijn er ruim voldoende reductiepunten beschikbaar en is de maatregel dus op basis van financiële afweging doelmatig. Vraag is echter of er voor deze maatregel een doelmatigheidscriterium toegepast moet worden. Zoals eerder aangegeven betreft het hier geen wettelijke maatregel. Door de wegbeheerder - de provincie Noord-Brabant - dient afgewogen te worden of de maatregel getroffen dient te worden."

Weliswaar is deze regeling niet opgenomen in de Wgh, maar de Provincie heeft zelf een inkleuring gegeven van het begrip goed woon- en leefklimaat. Vervolgens wordt bij het vaststellen van het bestemmingsplan geen garantie geboden dat er daadwerkelijk maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting te beperken. De geluidsbelasting blijft aldus intact. Hiermee staat vast dat op grond van provinciaal beleid sprake is van een geluidbelasting in strijd met het Actieplan. Aldus kan geen goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. U erkent dit zelf ook. Immers, in de reactie op de inspraakreactie tegen het voorontwerp Saneringsprogramma staat het volgende te lezen: "Voorde saneringswoning wordt een hogere waarde middels het saneringsprogramma bij het ministerie aangevraagd. Na vaststelling van de hogere waarde door het ministerie vindt onderzoek plaats naar eventuele geluidsisolerende maatregelen. Een en ander om een goed woon- en leefklimaat te borgen. "Kortom, u geeft zelf aan dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Toch wilt u overgaan tot de herinrichting van de weg, maar de maatregelen om de geluidsoverlast te beperken worden vooruitgeschoven. Weliswaar is geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh, er is evident geen sprake van een goed woon- en leefklimaat. Dit is een van de belangrijkste criteria bij het vaststellen van ruimtelijke besluiten. Er wordt hiermee dus in strijd met de Wet ruimtelijke ordening gehandeld. Ook het feit dat de parallelweg op zeer korte afstand van de woning van indiener wordt gerealiseerd, is hierbij niet meegenomen. Er kan wel gesteld worden dat de geluidhinder van de parallelweg wegvalt in de geluidbelasting vanaf de hoofdweg, maar in de praktijk is het meer gebruikelijk om de geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen bij elkaar op te tellen. Deze cumulatieve geluidbelasting komt niet terug in de onderzoeken. Bovendien is geen rekening gehouden met (zwaar) vracht- en landbouwverkeer dat over de parallelwegen zal dendere en een aanzienlijke geluidbelasting met zich mee zullen brengen. Dit dendere geluid is nergens terug te vinden in de onderzoeken en nergens is aangegeven wat het effect hiervan is op een goed woon- en leefklimaat. Namens indiener, kan ik hierbij wel stellen dat niemand van ons erop zit te wachten dat op korte afstand van onze woningen zware motorvoertuigen passeren, die daarbij een dendere geluid met zich meebrengen. Nog los van de dB die daardoor wordt geproduceerd, gaat het om een zeer hinderlijk geluid die ook voor trillingen zal zorgen.

11. Saneringsprogramma - doelmatige maatregelen

Door de jaren heen is voor de woningen aan de Langstraat op het gebied van geluidhinder een knellende situatie ontstaan. Al sinds jaar en dag wordt de wettelijke norm op basis van de Wgh voor de woningen aan de Langstraat fors overschreden. Al veel eerder had de gemeente over moeten gaan tot het vaststellen van een Saneringsprogramma. Nu, bij de herinrichting van de N270, waarbij iedereen op z'n klompen aanvoelt dat de geluidhinder toe zal nemen, wordt voor het eerst een Saneringsprogramma ter inzage gelegd. De inhoud ervan is teleurstellend. Grofweg wordt gesteld dat de maatregelen die getroffen kunnen worden, namelijk de plaatsing van geluidschermen niet doelmatig zullen zijn. Daarom wordt ervoor gekozen om een Besluit hogere waarden vast te stellen, gekoppeld aan het autonome Saneringsprogramma. Nog even los van de vraag of het Saneringsprogramma recht doet aan de situatie en dat terecht wordt gekozen voor het vaststellen van hogere waarden voor de saneringswoningen, wil indiener u wijzen op het volgende. Zonder problemen zou de gemeente nu het bestemmingsplan kunnen vaststellen en kan de herinrichting doorgaan. In het Saneringsprogramma wordt vervolgens weer teruggegrepen op de herinrichting van de N270, want er wordt toch geluidsarm asfalt gebruikt, waardoor de geluidbelasting minder wordt? De situatie is dus nu zo de geluidbelasting al veel te hoog is. Deze neemt na de herinrichting toe. In het kader van de herinrichting wordt daar te minimaal iets aan gedaan. Vervolgens wordt er een Saneringsprogramma opgetuigd (wat al veel eerder had moeten gebeuren). waarbij wordt verwezen naar het geluidsarme asfalt. Hierdoor wordt het standpunt ingenomen dat het beter wordt, maar het is eerst slechter geworden en daarna is het pas gecorrigeerd.

Vervolgens wordt gesteld dat de echte maatregelen die getroffen kunnen worden niet doelmatig zijn, waardoor dus een besluit hogere waarden moet worden genomen. Dit standpunt helpt de overheid ook weer. Want als een geluidscherm wel als doelmatig aangemerkt zou worden, dan komt de uitvoering van de herinrichting van de N270 in de knel. Immers, er is geen ruimte meer om geluidwerende maatregelen te nemen. Het Saneringsprogramma zou dan de realisering van de herinrichting gaan bijten. Het is echter niet de bedoeling dat de knelpunten die de overheid ondervindt ten aanzien van de herinrichting van de weg en de geluidbelasting op het bordje blijven liggen van de bewoners van de Langstraat. Ook in dit geval is alles terug te voeren op de kosten die gemaakt moeten worden. Vanuit het kostenperspectief wordt besloten dat de maatregelen niet doelmatig zijn en dus niet genomen worden. Met de gevolgen zitten de bewoners aan de Langstraat. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn. Het had op de weg van uw gemeente gelegen om te kijken of er nog meer overdrachtsmaatregelen te treffen zijn om de geluidbelasting op de gevels van de woningen te minderen. Bovendien had u ook kunnen kijken of gevelmaatregelen denkbaar zijn. Door dit alles niet in ogenschouw te nemen is sprake van onzorgvuldige besluitvorming.

12. Trillinghinder

Indiener heeft een zeer oude boerderij, gebouwd aan het einde van de 18e eeuw, waar geen fundering onder zit. Bovendien zijn de muren met kalk gemetseld. Zoals in het bovenstaande is aangegeven, komt de parallelweg erg dichtbij. Op die parallelweg kunnen met 60 km/h (zwaar) vracht- en landbouwverkeer rijden. Dit brengt de nodige trillingen met zich mee dat een zeer nadelig (schade) effect kan hebben op de woning van indiener. Het zal waarschijnlijk scheuren in de muren tot gevolg hebben. Bovendien zal het verblijf in de woning niet veel prettiger worden door het voorbijrijdende verkeer. Ook in dit kader zal het goed woon- en leefklimaat moeten worden onderzocht. De vraag is hoe dit er precies gaat uitzien en hoe u dit gaat oplossen. Er kan dan weliswaar geen wet- en regelgeving voor zijn, maar dat wil niet zeggen dat niet op voorhand voor de omwonenden uitgezocht gaat worden hoe dit opgelost kan worden en, dat als er sprake gaat zijn van schade, dat dit op passende wijze wordt opgelost. Vooruitschuiven is in ieder geval geen optie. Indiener verzoekt u dan ook hierbij om een deformatiemeting uit te laten voeren.

Reactie gemeente

1. In de toelichting bij het vast te stellen bestemmingsplan hebben wij ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan een extra bijlage ingevoegd, waarin de gehele trechtering van het project N270, van probleemanalyse tot bestemmingsplan is beschreven. Hierin is te lezen welke keuzes zijn gemaakt en waarom deze zo zijn gemaakt. Uiteindelijk wordt gekozen voor de meest veilige variant binnen de kaders die daarvoor zijn opgesteld, in afstemming met de omgeving. Dit zijn kaders als kosten, ruimtegebruik, natuur en natuurlijk voldoen aan het principe Duurzaam Veilig. De meest veilige variant is niet mogelijk binnen al deze randvoorwaarden en kaders. Met alle optimalisaties is gekozen voor de meest veilige variant die haalbaar is binnen de kaders. De N270 zal door de herinrichting die wordt voorgestaan veel veiliger worden en voldoen aan de eisen van Duurzaam Veilig. Het is niet zo dat de kosten de meeste sturing hebben gegeven, maar het budget is en was wel onderdeel van de kaders. Dat is voor elk project zo en heeft inderdaad te maken met het veiliger maken van alle wegen in Brabant (zoals aangegeven in de themagewijze toelichting). De nabijheid van de weg tot de woning van indiener ontkennen wij geenszins. De optimalisaties in het wegprofiel hebben ervoor gezorgd dat er volgens ons een acceptabel resultaat ontstaat voor alle belanghebbenden. De uitgevoerde onderzoeken bevestigen dit beeld.
2. Tussen het eerste en het tweede ontwerpbestemmingsplan is besloten om door middel van het toevoegen van dwarsprofielen aan het bestemmingsplan meer duidelijkheid te geven over de locaties van de hoofdrijbanen, bermen, parallelbanen, geluidschermen en watergangen. Gebleken is

inderdaad dat de dwarsprofielen (technisch) nog niet juridisch juist aan de regels waren gekoppeld. Weliswaar zijn de dwarsprofielen in artikel 3.3.2 genoemd, maar deze waren in het digitale plan niet bij de regels gevoegd en ook niet op de verbeelding zichtbaar. In het vastgestelde plan hebben we de dwarsprofielen juridisch juist gekoppeld en als bijlage bij de regels opgenomen. Daarnaast worden op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan de parallelwegen aangeduid als ‘erftoegangsweg’ en de hoofdrijbanen als ‘gebiedsontsluitingsweg’. Hiermee is de inrichting van de weg ook juridisch vastgelegd en wordt meer zekerheid geboden, ook in de situatie van indiener. Het bestemmingsplan mag alleen een ontwikkeling mogelijk maken als deze ook maakbaar is, dat wil zeggen dat de aannemer in de uitvoeringsfase ook daadwerkelijk de weg kan aanleggen en voldoende ruimte heeft. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden in de vorm van de werkgrens. Hoe de aannemer het project straks gaat uitvoeren is in deze bestemmingsfase, zoals gebruikelijk, nog niet op detail bekend. Immers, door een bepaalde (met de omgeving afgestemde) wijze van uitvoering kan een aannemer in de aanbesteding van het project “scoren”. Als eis wordt aan de aannemer meegegeven dat de uitvoering moet worden uitgevoerd met zoveel mogelijk draagvlak vanuit de omgeving. Natuurlijk wel binnen de grenzen van het bestemmingsplan, waaronder de dwarsprofielen.

3. , 4 en 5. Ter hoogte van Langstraat 71 is gekozen voor een versmald profiel (de standaard breedtes van de bermen zijn versmald, in plaats van sloten zijn mol-goten toegepast). Na het indienen van de zienswijzen is opnieuw de breedte van de parallelweg bekeken. In de eerdere fases van het bestemmingsplan is gebleken dat de keuze voor een parallelweg van 4,5 meter voldoende veilig was. De 4,5 meter is breed genoeg voor de combinatie landbouw/ vrachtverkeer en fietser. Naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan is echter besloten om de parallelwegen die in het ontwerp behorend bij het ontwerpbestemmingsplan 4,5 meter breed waren, te verbreden naar 5,5 meter. Op een drietal locaties is dit niet mogelijk gebleven vanwege de aldaar liggende woonkavels. Dit betreft de volgende locaties:

- ter hoogte van Langstraat 63 en 63a
- ter hoogte van Langstraat 67 en 69
- ter hoogte van uw kavel, Langstraat 71

Zoals al aangegeven blijft de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op zowel de locaties waar de weg 5,5 meter breed is als in de uitzonderingssituaties gewaarborgd. Voor de verbreding naar 5,5 meter is een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudit opgesteld, die als extra bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In deze audit is geconcludeerd dat het ontwerp dat de basis vormt voor het vast te stellen bestemmingsplan veilig is.

Er is gekozen voor deze oplossing bij uw kavel om de eigendommen van indiener zoveel mogelijk te ontzien. De oplossing is veilig. De geleiderail zorgt ervoor dat het snel-rijdend verkeer op de hoofdrijbaan niet per ongeluk op de parallelbaan terecht kan komen. Wij hebben nagekeken of de draaicirkel van de parallelbaan naar de oprit van indiener groot genoeg is en dit is het geval gebleken. De detaillering van de inrit wordt in de uitvoeringsfase uitgewerkt, samen met u, zodat de inrit conform uw wensen kan worden uitgevoerd. Op dit deel van het tracé zullen geen geluidschermen worden geplaatst (zie ook hierna onder punt 10), hiervoor is dan ook geen ruimte benodigd. Zoals aangegeven in de Nota van Inspraak zal de aannemer met u in overleg gaan over het uiterlijk van het zichtscherm. Dat zou een “groene” of een andersoortige oplossing kunnen zijn. Daarnaast zal, zoals ook aangegeven in de Nota van Inspraak, met u in de uitvoeringsfase worden overlegd over een afscherming van uw tuin. Tijdens het gehele proces om te komen tot het huidige ontwerp is op perceelniveau bekeken of het ontwerp het woongenot niet onevenredig aantast. Zo ook in het geval van indiener. De versmalling van het dwarsprofiel is uitgevoerd conform de daartoe opgestelde regels en resulteert zoals gezegd in een veilige oplossing met minimaal ruim-

tebeslag op de kavel van indiener. Voor het kabel tracé is in het huidige ontwerp een minder brede strook gereserveerd dan in het bestemmingsplan Buitengebied Deurne. De strook is volgens ons echter breed genoeg voor het leggen van de kabels en leidingen. Het bestemmingsplan is getoetst op het bovenstaande maakbaar en uitvoerbaar, alsmede door zorgvuldige besluitvorming tot stand gekomen.

6. Naar aanleiding van de zienswijzen is zoals hierboven aangegeven gekozen voor de verbreding van de wegen naar 5,5 meter, met uitzondering van 3 locaties. Naast de verbreding van de parallelwegen zullen op de parallelwegen suggestiestroken worden aangebracht voor fietsers, die een rode kleur zullen krijgen. Inritten worden in de uitvoering door de aannemer in het Definitief Ontwerp verder uitgewerkt. Hierbij wordt aan de hand van rijcurves van het maatgevend voertuig bepaald wat de breedte van de inrit moet zijn en of er aanpassingen aan poorten of iets dergelijks plaats moet vinden. Na ingebruikname van de weg zullen wij een meting uitvoeren op de zijwegen om te bezien of de intensiteiten zijn toegenomen en indien noodzakelijk maatregelen nemen. Het uitgevoerde verkeersonderzoek laat zien dat de herinrichting van de N270 op zich vrijwel geen verkeer aantrekt. Het wordt wel drukker op de weg (zie ook de door indiener aangehaalde zinsnede uit de Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Deurne en de genoemde tabel), maar dat is niet het gevolg van het project, maar van het toenemend aantal auto's in de tijd. Inderdaad wordt met de parallelstructuur de doorstroming verbeterd: doordat de erftoegangen van de hoofdrijbaan zijn gehaald stroopt het verkeer niet meer steeds op als iemand af wil slaan naar zijn of haar kavel. Dit vergroot daarnaast de veiligheid enorm, doordat in de huidige situatie mensen niet willen wachten op afslaande auto's en via de tegengelegene baan gaan inhalen. Dat de doorstroming verbetert wil niet zeggen dat er meer verkeer gaat rijden. Dit is gebleken uit de onderzoeken, maar ook logisch verklaarbaar omdat er in de omgeving geen andere vergelijkbare wegen zijn, waarvan het verkeer zou gaan verschuiven naar de N270.
Het verkeersmodel dat is gebruikt voor de N270 is hetzelfde model dat is gebruikt voor de N279, de beide projecten zijn door de provincie met elkaar afgestemd. De N279 en de groei van het verkeer daarop is meegenomen in de groeicijfers van de autonome ontwikkeling zoals aangegeven en zijn ook niet het gevolg van de herinrichting van de N270. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van de haven van Wanssum. In paragraaf 3.3 van het geluidonderzoek is dit beschreven en in paragraaf 4.2 van de toelichting is dit nog verduidelijkt
7. Het gebied aan weerszijden van de N270 kenmerkt zich door een agrarische functie. Om het landbouwverkeer en vrachtverkeer in deze gebieden te sturen zijn routes opgesteld voor het agrarisch transport. Deze wegen zijn voldoende breed om agrarisch transport (landbouwvoertuigen en vrachtverkeer) voldoende vlot en veilig af te wikkelen. Op deze manier wordt gestimuleerd dat dit verkeer er gebruik van maakt. Het agrarisch verkeer is verplicht om van de landbouwroute gebruik te maken. Vanuit het oogpunt van veiligheid is het belangrijk dat de regels op de parallelwegen duidelijk en eenduidig zijn. Een afsluiting van een deel voor landbouwverkeer is daarom geen optie.
8. De verwarring is te begrijpen, het geluidonderzoek is complexe materie. Zeker gezien er sprake is van twee aparte sporen die ook met elkaar te maken hebben: het reconstructieonderzoek en het saneringsonderzoek. Gebonden aan allerlei wet en regelgeving is getracht om een zo'n duidelijk mogelijk beeld neer te zetten. Door onder andere in paragraaf 5.5 van het geluidonderzoek reconstructie een samenvatting te geven van de doelmatige maatregelen inclusief redenen. In bijlage E is een visualisatie van de doelmatige maatregelen opgenomen. De verwarring in aantallen ontstaat voornamelijk doordat woningen meerdere statussen kunnen hebben. Woning van indiener (Langstraat 71) is een saneringswoning en voldoet aan de uitgangspunten voor het actieplan geluid van de Provincie.

9. Het ontwerpbesluit hogere waarde ten behoeve van de reconstructie heeft vanaf 29 mei 2018 tot en met 10 juli 2018 ter inzage gelegen, echter niet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan. Het besluit moet worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan door de raad wordt vastgesteld. Inmiddels is het besluit op 10 september 2018 vastgesteld door gedeputeerde staten van Noord-Brabant.
10. Voor het ontwerpbestemmingsplan is een reconstructie onderzoek opgesteld. Uit dit onderzoek, zie bijlage c, blijkt dat bij woning Langstraat 71 geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De realisatie van de parallelwegen zijn samen met de wijziging van de N270 beoordeeld. Hiervoor is gekozen omdat de aan te leggen parallelstructuur bij de N270 hoort en een directe relatie heeft met deze weg. Indien de nieuw aan te leggen parallelwegen afzonderlijk (als nieuwe situatie in het kader van de Wgh) worden beoordeeld, wordt er voor geen enkele woning een geluidsbelasting berekend die de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De parallelstructuur afzonderlijk geeft geen aanleiding tot het treffen van maatregelen. Daarom is ook niet gekozen voor stiller asfalt op de parallelwegen. Het denderende geluid, zoals indiener aan geeft, van enkele vrachtwagens en landbouwvoertuigen komt niet uit boven het geluid dat de vele auto's op de hoofdrijbaan veroorzaken. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maken, hebben voor het aspect geluid geen nadelig effect op het woon en leefklimaat ten opzichte van de huidige situatie. De opmerking dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening delen wij dan ook niet.
11. Naar aanleiding van diverse ingediende zienswijzen hebben wij een extra motivering opgenomen in zowel het akoestisch onderzoek als de toelichting van het bestemmingsplan over het aspect "goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat". Voor de onderbouwing of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is een integrale afweging uitgevoerd. Belangrijke aspecten die beschouwd zijn, zijn: de cumulatie van verschillende geluidbronnen, geluid afkomstig van 30 km/h wegen, de geluidsbelasting in de bestaande situatie, beoordeling of sprake is van een geluidluwe gevel en de beoordeling van het geluidniveau in de tuin van woningen. Ondanks de aanleg van de parallelstructuur op andere delen van het traject van de N270, neemt de geluidsbelasting op de woningen af. Bij iedere woning is sprake van minimaal één geluidluwe gevel, waarbij de 48 dB niet wordt overschreden, en ook in de tuin aan de geluidluwe gevel wordt de 48 dB niet overschreden. Bij de saneringswoningen zijn er aanvullende geluidmaatregelen voorgesteld. Er is geen sprake van cumulatie met andere geluidsbronnen. Op basis van deze argumentatie kan geconcludeerd worden, dat na uitvoering van het plan er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat daarmee sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Naast genoemde planontwikkeling ligt er ook een saneringsopgave. Ondanks de samenhang zijn het twee afzonderlijke trajecten met ieder een beoordelingssystematiek. Onderzoek na de geluidwering van de woning vindt plaats na definitieve vaststelling van het saneringsprogramma en bijbehorende hogere waarden door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Na de vaststelling van deze hogere waarden volgt voor alle saneringswoningen een onderzoek naar geluidwerende maatregelen aan de woning. Uit dit onderzoek moet blijken of en zo ja welke geluidwerende maatregelen aan de woning noodzakelijk zijn om aan de wettelijke vereiste binnenwaarde in de woning te kunnen voldoen en het dus in de woning stiller wordt. Deze weging staat los van de planvormingstoets in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de rekenregels uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierin is wettelijk vastgelegd hoe geluid op de gevel van woningen vanwege wegverkeer berekend moet worden. De maatregelafweging is zorgvuldig tot stand gekomen. Maatregelen in de overdracht zijn niet doelmatig gebleken, omdat het geluidsscherm geen geluidsreductie van tenminste 5 dB oplevert. Omdat een scherm landschappelijke/ visuele nadelen heeft, moet het wel een echt hoorbaar resultaat ople-

veren. Dit betekent niet dat er geen maatregelen worden getroffen. De woning van de indiener komt wel in aanmerking voor een onderzoek naar gevelmaatregelen. Er wordt voor de Langstraat 71 geluidsarm asfalt op de N270 toegepast. Dit zorgt voor een geluidafname ten opzichte van de geluidbelasting in de huidige situatie (geluidbelasting huidige situatie bedraagt 66 dB, toekomstige situatie met de toepassing van geluidsarm asfalt bedraagt 64 dB). Maatregelen aan de woning worden getroffen in overleg en alleen met toestemming van de eigenaar en bewoner.

12. In het ontwerpbestemmingsplan was reeds een extra onderbouwing opgenomen waarin beschreven was waarom wij geen trillinghinder verwachten in dit project. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze onderbouwing verder uitgewerkt en is door een trilling-specialist nogmaals naar het project gekeken. In het onderzoek is bevestigd dat geen trillinghinder te verwachten is. Het onderzoek is als extra bijlage bij het bestemmingsplan en bij deze Nota van Zienswijzen opgenomen.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 4.2 is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is gebruikt;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.32 Zienswijze 32 (Langstraat 83)

Zienswijze

Indiener is sinds enige jaren eigenaar van de woning aan de Langstraat 83 met de bijbehorende bedrijfsgebouwen en landbouwgrond. De eigendomsgrens loopt aan de zijde van de Langstraat niet synchroon met het bouwblok. Pal voor de kadastrale grens loopt momenteel een smal fietspad. De afstand tussen de woning en het hart van de N270 is circa 26 meter. De afstand van de woning tot aan de huidige verkeersbestemming is 5 meter. Het bestemmingsplan voor de herinrichting van de N270 maakt het mogelijk dat de verkeersbestemming korter op de eigendom en met name de woning van indiener komt te liggen. Hieruit volgt eveneens dat meer ruimte gereserveerd wordt voor de verkeersbestemming dan thans feitelijk het geval is. Gelet op de ligging van de woning van indiener, alsmede het feit dat voor de herinrichting van de N270 grond van indiener benodigd is, kan indiener zich niet verenigen met het ontwerp bestemmingsplan en het voorontwerp saneringsprogramma, zoals deze nu ter inzage liggen. Indiener heeft hiervoor de navolgende redenen.

1. Ruimtebeslag

In de Themagewijze toelichting is aangegeven dat er uiteraard een budget gekoppeld is aan het project. Dit is volgens u noodzakelijk om zoveel mogelijk wegen binnen Brabant veilig te maken en niet een

weg uitzonderlijk weinig. Kunnen we met deze opmerking vaststellen dat u niet voor de meest veilige variant bent gegaan? Terwijl de N270 bekendstaat als een van de meest onveilige (of zelfs dodelijke) provinciale wegen.

Natuurlijk wordt er aan een project geld gekoppeld, maar indiener kan zich niet aan de indruk onttrekken dat bij de herinrichting van de N270 de portemonnee van de Provincie de meeste sturing heeft gegeven aan het project.

Het doel van de herinrichting van de N270 is de verbetering van de verkeersveiligheid, een betere doorstroming en verbetering van de leefbaarheid. Het had op de weg van de provincie gelegen om een variant te kiezen die recht doet aan deze uitgangspunten. Wat nu voorligt is een variant die keurig netjes om de bouwblokken aan de Langstraat heen manoeuvreert.

De vraag aan u is hoe u de impact van een parallelweg op zeer korte afstand tot de woning inschat? Relevant hierbij is dat het tracé voor de weg op sommige plekken versmald is, om juist die bouwblokken maar niet te raken. Gevolg

hiervan is dat er te weinig ruimte bestaat voor de aanleg van een fatsoenlijke parallelweg met bijbehorende elementen zoals sloten. Als deze variant doorgaat, moet nog blijken of er inderdaad geen extra grond nodig is voor de aanleg van de parallelweg. Wat deze variant eveneens doet is de grondeigenaren (deels) aanwijzen op een planschadeprocedure. Het planschaderecht is de afgelopen jaren behoorlijk uitgekleed. De conclusie is dat indiener (maar ook andere grondeigenaren) de gevolgen van de parallelweg op zeer korte afstand van de woning volledig meekrijgen. Tegelijkertijd worden zij daar niet passend voor gecompenseerd. De enige die hier de 'minste impact' van ondervindt is de overheid.

Het ruimtebeslag op grond van het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op basis van economische keuzes. Het had op de weg van de provincie en de gemeente gelegen om recht te doen aan de uitgangspunten van de herinrichting. Dat dit zou hebben geleid tot meer ruimtebeslag. Lees, het toekennen van een verkeersbestemming aan bouwblokken, waaronder die van indiener. Hierdoor zou de overheid meer kosten moeten maken voor de herinrichting van de N270, maar dit mag geen reden zijn om deze variant niet te kiezen. Volgens indiener willen we allemaal dat de vreselijke nieuwsberichten over de N270 zo snel mogelijk ophouden. Tegelijkertijd mogen de omwonenden hier niet de dupe van worden. In de Themagewijze toelichting is eveneens te lezen dat het ontwerp verkeersveilig is en dat uit de onderzoeken blijkt dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Bureaustudies op basis van theoretische uitgangspunten zijn een indicatie en het startpunt om een goed woon- en leefklimaat te garanderen. Wat daarnaast nog een rol speelt is de realiteit. Die factoren die binnen onderzoeken geen rol spelen. De factoren die zogeheten buiten beschouwing zijn gelaten. De factoren die simpelweg niet meegewogen kunnen worden, omdat ze niet tot nauwelijks meetbaar zijn. Sterker nog, het is vaak ook de optelsom van al die factoren, die opgeteld niet meegenomen worden. Een goed woon- en leefklimaat is niet simpelweg een 'vinkje' zetten achter onderzoeken met een (relatief) gunstig resultaat. Het is veel meer dan dat. De situatie van indiener laat dit zien. Immers, wat zou op u het effect zijn als u pal voor uw oude boerderij een parallelweg geschikt voor zwaar landbouwverkeer zou krijgen? Is dat simpelweg vaststellen dat het ontwerp verkeersveilig is? Is dat simpelweg vaststellen dat de Wet geluidhinder is gevolgd? Is daarmee de kous af?

2. Maximale planologische mogelijkheden

In de Themagewijze toelichting wordt gesteld dat op de verbeelding de dwarsprofielen zijn weergegeven. Dit moet met zich meebrengen dat geen onduidelijkheid meer bestaat over de invulling van de weg. Echter, de dwarsprofielen zijn niet aan de verbeelding toegevoegd, maar aan de toelichting van het bestemmingsplan. Hiermee zijn de dwarsprofielen (wederom) niet bindend. Het is feit van algemene bekendheid dat een toelichting bij een bestemmingsplan niet bindend is. Daar komt nog bij dat in planregel 3.3.2 is aangegeven dat ter hoogte van de aanduiding 'dwarsprofiel' de hoofdrijbanen en parallelrijbanen ingericht moeten worden conform het op de verbeelding aangegeven dwarsprofiel. Dit klopt dus niet. Al was het maar omdat de gehele weg de aanduiding 'gebiedsontsluitingsweg' heeft, waardoor ook ter hoogte van de parallelrijbanen de hoofdrijbanen gerealiseerd kunnen worden. Zolang de inrichtingstekening geen deel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure moet uitgegaan worden van een verkeersbestemming en op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling van de maximale planologische mogelijkheden. Dit betekent dat op grond van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan zelfs de hoofdweg nog gerealiseerd zou kunnen worden pal voor de deur van indiener. Logischerwijs gaat dit niet gebeuren, maar het is duidelijk dat indiener op deze manier enkel en alleen een vermoeden kan hebben wat er nu exact bij hem voor de deur gaat gebeuren.

De inspraakronde heeft tot aanpassingen geleid, maar die zijn niet terug te zien. Op welke wijze kunnen grondeigenaren dan hun bedenkingen uiten tegen het ontwerpbestemmingsplan dat voorligt? Dit is toch het moment dat aangegeven wordt wat er nu exact gaat gebeuren en op welke manier?

Er kan gesteld worden in de Nota van inspraak dat in de toekomst bij de uitvoering rekening gehouden wordt met de belangen, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet dit in de bestemmingsplanfase al onderzocht worden. Met name het punt ten aanzien van het ruimtebeslag c.q. schade aan de tuin had op dit punt nader onderzocht en uitgekristalliseerd moeten worden.

3. Breedte parallelweg

Naast het feit dat de voorgestelde parallelweg überhaupt niet uitvoerbaar is, stelt indiener ook vraagtekens bij de breedte van de parallelweg. In de Nota van inspraak en in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt telkens gesteld dat 4,5 meter breed genoeg is om gemengd verkeer doorgang te bieden. In de toelichting wordt gesteld dat een landbouwvoertuig 3,2 m breedte nodig heeft en een fietser 0,75 m, zodat zij elkaar veilig kunnen passeren. Maar hoe zit het dan met een auto uit tegengestelde richting? Of als een ander landbouwvoertuig wil passeren? Er wordt verwezen naar de zijwegen van de N270. Echter, deze zijn lang geleden in het verleden gerealiseerd. Zij zijn niet meer de maatstaf voor huidig aan te leggen wegen. Nog daargelaten dat het op sommige momenten een behoorlijk avontuur is om tegenliggende voertuigen op fatsoenlijke wijze te passeren.

Dat deze (oude) zijwegen nu als voorbeeld voor een nieuw aan te leggen parallelweg worden gebruikt, is absurd. Het karakter van de wegen is bovendien anders.

Indiener woont naast de zijweg Bultweg. Deze weg wordt nu ook al gebruikt voor vracht- en landbouwverkeer. Straks is het de bedoeling dat deze niet direct de hoofdrijbaan opdraaien, maar gebruik maken van de parallelweg. Vervolgens moet het mogelijk zijn dat vracht- en landbouwverkeer vanaf de parallelweg het erf bij indiener opdraaien. Er is aangegeven dat rekening is gehouden met draaicirkels. Maar er is helemaal geen ruimte voor draaicirkels voor vracht- en landbouwverkeer. Voor de overige voertuigen die gebruik gaan maken van de parallelweg zal dit de nodige hinder met zich meebrengen, om nog maar te zwijgen over de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de weggebruikers.

Daarnaast is relevant dat in de CROW Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidkenmerken is aangegeven dat een parallelweg bestemd voor gemengd verkeer ten minste 4,5 meter breed moet zijn, met daarbij

een buitenberm van 1,5 meter en een obstakelvrije zone van 1,5 meter. In de praktijk is het gangbaar dat zodra fietsers gebruik moeten maken van de parallelweg, de parallelweg minimaal met een halve meter wordt verbreed. De voorgestelde parallelweg zoals omschreven in de toelichting, is dus niet breed genoeg. Er zal gemotiveerd moeten worden waarom afgeweken wordt van de CROW richtlijnen, die ten grondslag hebben gelegen aan het wegontwerp.

Bovendien is met gemengd verkeer niet met de bijzondere positie van landbouwvoertuigen rekening gehouden. Dit volgt te meer uit de onderstaande afbeelding, afkomstig uit het Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen van het CROW. Uit deze tabel valt op te maken dat voor een landbouwvoertuig 3,6 meter gereserveerd moet worden. Tel daar de ruimte voor een fietser bij op en er is meer ruimte benodigd dan 4,5 meter.

Tabel 5.2. Profiel van vrije ruimte naar ontwerpsnelheid

Ontwerp-voertuig	Verkeersruimte horizontaal (m)		Verkeersruimte verticaal (m)
	60 km/h	30 km/h	
Ontwerp-snelheid	60 km/h	30 km/h	
Personenauto	2,40	2,05	4,25
Vrachtauto	3,30	3,00	4,25
Landbouwvoertuig (excl. lading)	3,60	3,30	4,25
Motor, scooter	1,50	1,50	2,50
Fietser	1,00	1,00	2,50

Ook staat in het eerder vermelde handboek van het CROW (par. 2.2.1) dat als sprake is van een landbouwontwikkelingsgebied, hier rekening mee gehouden moet worden bij de inrichting van de weg. Immers, een concentratie van landbouw heeft invloed op het gebruik van een erftoegangsweg en in het verlengde op de inrichting daarvan.

Aangezien recentelijk het bestemmingsplan buitengebied voor de gemeente Deurne is herzien, waarbij de Primagebieden de nodige aandacht hebben gekregen, had het op de weg van uw gemeente gelegen om mee te nemen wat de invloed van deze concentratie van landbouwgebieden op de N270 heeft. De stelling dat de parallelweg in algemene zin breed genoeg zou zijn om gemengd verkeer in alle vormen de ruimte te bieden, kan indiener dan ook niet volgen. Wat eveneens van belang is, is dat bij de reconstructie van een weg rekening gehouden moet worden met het nuts tracé dat onder de berm wordt aangelegd. Hiernaast moeten ook een mol-goot voor de afwatering en een signaalkabel VRI gerealiseerd worden. Gelet op het standaard dwarsprofiel, afkomstig uit het bestemmingsplan Buitengebied van Deurne, zou een ruimte van 2 meter gerealiseerd moeten worden. Waar blijven in dat geval de nutsvoorzieningen, kabelvoorziening VRI en de mol-goot? Mocht bovendien tijdens de uitvoeringsfase blijken dat de voorgenomen wijze van uitvoering toch niet helemaal past en er meer ruimtebeslag nodig is, wat gebeurt er dan? Theoretisch gezien past het allemaal maar net. Op het moment dat bij de uitvoering de praktijk anders blijkt te zijn, staat indiener voor een voldongen feit als blijkt dat meer grond van hem benodigd is. In de bestemmingsplanprocedure zal rekening gehouden moeten worden met de belangen van indiener. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met artikel 3.1.6 lid 1 sub f Bro en artikel 3:2 Awb. Ook is het besluit in strijd met het motiveringsbeginsel, omdat niet onderbouwd is

waarom het verdedigbaar is dat afgeweken wordt van de landelijke richtlijnen bij breedte voor de parallelwegen. Nogmaals ruimtebeslag waarbij de eigendom van bewoners van de Langstraat gespaard wordt, is geen valide argument.

4. Verkeersveiligheid

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt een soort overall-veiligheidssituatie aangekaart. De conclusie is dat de hoofdrijbaan veiliger wordt door het aanleggen van een parallelstructuur, dus dan is het goed. Voor wat de inrichting van de parallelwegen, wordt vervolgens gesteld dat een vrij liggend fietspad niet kan, want dat is te ingrijpend voor de omwonenden. In de Verkeersveiligheid audit staat niet vermeld dat een vrij liggend fietspad niet nodig is. Er staat dat het niet mogelijk is. Dat is geheel iets anders. Ook hier weer komt naar voren dat u pretendeert de belangen van de omwonenden te behartigen door te stellen dat hun eigendom niet geraakt wordt. Het gaat er echter om dat u kijkt naar de belangen van de omwonenden nadat de herinrichting van de N270 is gerealiseerd. Zij worden geconfronteerd met weliswaar een veiligere hoofdweg, maar met een drukke en onveilige parallelweg die wel degelijk impact heeft op hun goed woon- en leefklimaat. U heeft als taak om de drie pijlers voor ogen te houden. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid zijn hier ver te zoeken. Als u nu wel had gedurfd om een stukje tuin van een omwonenden te raken. Wat was er dan gebeurd? Zou een omwonende dan echt zoveel slechter af zijn? Waarschijnlijk zal de impact hetzelfde zijn. Wat wel zou gebeuren, is een passende compensatie. Juist voor die impact die het heeft. Om over de financiële impact nog maar te zwijgen. Omwonenden zouden de pijn in de portemonnee omdat hun onroerende zaken minder waard worden in ieder geval kunnen compenseren.

De voorgestelde wijze voor de aanleg van de parallelweg is zeker niet een veilige variant. Ten eerste wordt op diverse plekken geen ruimte geboden aan een draaicirkel voor vrachtverkeer. Dit is in het bovenstaande voor de situatie van indiener al aangegeven. Ten tweede wordt door u aangegeven dat een versmalling op bepaalde plekken noodzakelijk blijkt te zijn. Als een van de uitgangspunten de verkeersveiligheid is en een versmalling de verkeersveiligheid niet ten goede komt, waarom is een versmalling dan noodzakelijk? In het voorgaande hebben we al geconstateerd dat ruimtebeslag in ieder geval geen valide argument is. Bovendien heeft de provincie een Beleidsnota Wegenbeheer, Module A12, Essentiële Herkenbaarheidkenmerken, gebaseerd op de richtlijnen van het CROW. In paragraaf 2.5 staat vermeld dat de provincie de nadruk legt op maatregelen die sterk bijdragen aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Er wordt daarbij gestuurd op maatregelen met een grote kosteneffectiviteit, zoals het aanleggen van vrij liggende fietspaden. Deze maatregel maakt namelijk dat verkeerssituaties direct een stuk veiliger worden. Voor de N270 wordt afgeweken van het eigen beleid van de provincie. In de toelichting wordt gesteld dat de gebiedsontsluitingsweg veiliger wordt dan als er alleen een vrij liggend fietspad wordt aangelegd. Het gaat erom dat de parallelweg veiliger wordt. Het gaat erom dat dat er een parallelweg wordt gerealiseerd voor enkel motorvoertuigen en daarnaast nog een vrij liggend fietspad. Volgens de provincie zou dit niet veiliger zijn, omdat de fietspaden de diverse zijwegen kruisen. Is deze situatie niet vergelijkbaar met veel andere provinciale wegen verspreid over Brabant? Wat maakt nou dat de N270 anders is, dat hier afgeweken moet worden van het eigen beleid?

5. Verkeersbewegingen

Er ligt een onderzoek waarop gebaseerd is wat de verkeersbewegingen zouden zijn na de herinrichting van de N270. Volgens dit onderzoeksrapport is geen sprake van een verkeer aantrekkende werking, omdat er bijvoorbeeld geen nieuwe aansluitingen zijn. Echter, het effect van het ontwikkelen van een betere doorstroming is toch juist verkeer aantrekkende werking? Voor menig automobilist wordt de N270 aantrekkelijker om te gebruiken. Waar voorheen mogelijk sluiproutes gekozen werden om de

drukte op de N270 te mijden, zal de betere doorstroming leiden tot andere keuzes van verkeer aantrekkende werking. Bovendien staat in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Deurne op pagina 9 het volgende te lezen.

Uit de tabel blijkt dat met name de intensiteiten op de N270 en N279 nog flink stijgen. Verder stijgen vooral de intensiteiten op de Binderdreef en de Vierdenseweg.

Uit de tabel waarnaar wordt verwezen staat dat tot en met 2020, dus nog voor de feitelijke realisering van de herinrichting het verkeer met 40% toeneemt. Nu is de stelling van de gemeente dat het verkeer niet tot nauwelijks toeneemt. Dit staat haaks op eerder genomen standpunten. Het standpunt van de gemeente wordt ook weersproken door de Rapportage Verkeer van 21 februari 2014, waarin op pagina 12 is aangegeven dat de intensiteit op de N270 flink stijgt. Dit geldt niet alleen voor het westelijk deel, maar ook voor het oostelijk deel. In het rapport staat dat een groei van 11.000 naar 15.000 motorvoertuigen wordt verwacht. Deze rapporten kunnen niet ter zijde geschoven worden door enkel handmatige tellingen op willekeurige dagen. Bovendien is het aantal dagen dat geteld is, zeer minimaal. Op basis van een paar handmatige tellingen in het voorjaar van 2017 kan niet geconcludeerd worden dat sprake is van minimale verkeersbewegingen. Het had op uw weg gelegen om op diverse momenten in het jaar tellingen uit te voeren. Zo is traditiegetrouw het najaar de drukste periode als het gaat om drukte op de weg. U bent niet uitgegaan van het worstcasescenario. Bovendien is de wijze van onderzoek volstrekt ondeugdelijk. Bovendien doen zich in de regio ontwikkelingen voor. Een van die voorbeelden is de N279. Bewust is ervoor gekozen om het Westelijk deel van de N270 nog niet te ontwikkelen. Wat is het effect van de N279 op het oostelijk deel? Uit de onderstaande afbeelding, afkomstig uit de Rapportage Verkeer d.d. 21 februari 2014 valt het volgende op te maken. Gekeken moet worden naar het 5e bolletje. Ongeveer vanaf dit punt geldt het bestemmingsplan voor het Oostelijk deel. Er komen als gevolg van de aanpassing van de N279 per etmaal 500 auto's meer over het oostelijk deel dan zonder de aanpassing. Aldus is dit een stijging van 3,2%.



Voorts is nabij het Limburgse deel van de N270 het bestemmingsplan vastgesteld voor de haven Wanssum. In de Nota van inspraak geeft u aan dat rekening is gehouden met de verkeersintensiteiten als gevolg van het Provinciaal Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum. Echter, nergens is terug te vinden dat hier rekening mee gehouden is en zo ja, op welke wijze. Uw standpunt is dus niet te controleren. In ieder geval staat vast dat in de Rapportage verkeer de gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum niet is meegenomen. Indiener verzoekt om op basis van een deugdelijk verkeersrapport inzichtelijk te maken wat de verkeersbewegingen op de N270 zullen zijn. Hierbij zullen de relevante ontwikkelingen in de omgeving eveneens in kaart moeten worden gebracht. Dit heeft onder meer effect

om vast te stellen wat de geluidbelasting in de toekomst zal zijn. Ook ten aanzien van de verkeersveiligheid kan dit mogelijk gevolgen hebben.

6. Landbouwverkeer

Door het aantal toegangspunten tot de N270 te beperken, wordt er gestuurd op de rijrichtingen van landbouwverkeer. De daadwerkelijke stap tot het volledig reguleren wordt niet gezet. Zodra het verkeer van de hoofdrijbaan de parallelweg opdraait, heeft het verkeer een vrije keuze voor wat betreft de rijrichting. Aangezien landbouwverkeer na de herinrichting niet meer over de hoofdweg mag rijden, maar expliciet gebruik moet maken van de parallelweg, betekent dit dat de verkeersbewegingen toenemen recht voor het huis van indiener. Bovendien heeft uw gemeente aangegeven dat een landbouwroute ontwikkeld wordt. Hiervan is nu nog geen sprake. Dit heeft verkeer aantrekkende werking tot gevolg. De ontwikkeling van de landbouwroute en de gevolgen van de verkeersbewegingen zijn niet meegenomen bij het onderzoek naar de verkeersbewegingen op de parallelweg. Aldus meent indiener dat sprake is van onvolledig en ondeugdelijk onderzoek ten aanzien van de verkeersbewegingen. Er is niet aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het verkeer maakt daar namelijk onverkort deel van uit.

7. Geluidhinder

Het doel van de herinrichting N270 is onder andere het verbeteren van de leefbaarheid. In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat de leefbaarheid onder meer verbeterd moet worden door o.a. de geluidsoverlast te beperken (p. 2.2 toelichting). In ieder geval is duidelijk dat er sprake is van geluidhinder voor omwonenden in de bestaande situatie van de N270. Uit de akoestische rapporten bij het bestemmingsplan en het Saneringsprogramma volgt dat enkel geluidsarm asfalt wordt aangelegd (bronmaatregel) en op enkele plekken schermen van maximaal 2 meter hoog worden gerealiseerd. Allereerst wil ik u meegeven dat het hernieuwde akoestische rapport niet te volgen is. Er wordt gegoocheld met telkens andere aantallen, waardoor het volstrekt onduidelijk is om welke woningen het nu gaat. Een greep uit het akoestisch rapport treft u hieronder aan:

- Voor 55 woningen is in 1993 een saneringsonderzoek uitgevoerd. Voor deze woningen is destijds een besluit hogere waarden vastgesteld;
- Voor 30 woningen moet een volledig saneringsonderzoek uitgevoerd worden;
- Langs het tracé zijn 49 bestaande woningen en 3 geprojecteerde woningen waarbij sprake is van een reconstructiesituatie op grond van de Wgh;
- In totaal zijn er 7 woningen waarbij de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB;
- Als sprake is van een reconstructiesituatie dan moet de nog aanwezige sanering gekoppeld meegenomen worden met het project;
- Voor Langstraat 50 is de reconstructiesituatie niet opgelost en moet een besluit hogere grenswaarden worden vastgesteld;
- Binnen het onderzoeksgebied van de maatregelenafweging voor de reconstructiesituaties zijn ook nog gemelde saneringswoningen aanwezig. Deze saneringswoningen moeten daarom gekoppeld worden mee genomen;
- Voor 6 woningen is de sanering binnen dit onderzoek uitgevoerd;
- 55 woningen zijn in 1993 gesaneerd;
- 24 saneringswoningen worden autonoom gesaneerd. De geluidsbelasting moet worden teruggebracht naar de streefwaarde van 48 dB.

Het is volstrekt onduidelijk wat u nu voor welke woning gaat doen of heeft gedaan in het verleden. Daarbij wijst indiener u op het volgende.

8. Reconstructie Wgh

In de Wgh staat de volgende definitie van reconstructie gegeven:

Een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2dB of meer wordt verhoogd.

Uit het akoestisch rapport volgt dat voor 49 woningen en 3 geprojecteerde woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. In artikel 100 lid 2 Wgh staat dat als sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh als hoogste maximale geluidbelasting de eerder vastgestelde hogere waarde of de heersende waarde mag zijn. Aangezien de eerder hogere vastgestelde waarde in dit geval de laagste van de twee is, moet hiervan uitgegaan worden. Dit is de streefwaarde bij de reconstructie van de weg. Dat betekent dat voor de saneringswoningen het besluit hogere waarden uit 1993 de maatstaf is. Voor de overige woningen en geprojecteerde woningen gelden de waarden uit het besluit hogere waarden zoals opgenomen in bijlage B van het akoestisch rapport. Vervolgens wordt er gesteld dat voor alle woningen de reconstructiesituatie opgelost wordt, door stil asfalt te gebruiken en geluidsschermen te plaatsen. Slechts voor een woning wordt de reconstructiesituatie niet opgelost, waardoor hiervoor een besluit hogere waarden op grond van artikel 100a lid 1 Wgh vastgesteld moet worden. Mij is echter onduidelijk met hoeveel de geluidsbelasting afneemt na toepassing van de maatregelen. Weliswaar kan gesteld worden dat de maatregelen op financiële gronden doelmatig zijn, daarmee is nog niet aangetoond dat hiermee de streefsituatie wordt gehaald. Ten aanzien van het Besluit hogere waarden dat evident genomen moet worden voor tenminste een woning geldt het volgende. Allereerst is de Provincie het bevoegd gezag op grond van artikel 110a lid 7 Wgh. Daarnaast wijst indiener u op artikel 110c Wgh. Hierin staat vermeld dat als het Besluit hogere waarden genomen moet worden ten behoeve van de vaststelling van een bestemmingsplan, het ontwerp Besluit hogere waarden gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd. Door het Besluit hogere waarden nu naar voren te schuiven, wordt in strijd met afdeling 1, meer specifiek artikel 110c lid 1 Wgh gehandeld.

9. Goed woon- en leefklimaat

Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling dat geluidhinder niet alleen een rol speelt als de Wgh van toepassing is, maar dat in het kader van een goed woon- en leefklimaat ook gekeken moet worden naar de geluidhinder. Voor indiener staat het onomstotelijk vast dat de geluidbelasting op zijn woning vele malen hoger is dan toegestaan. De geluidbelasting is namelijk 62 dB, terwijl de streefwaarde 48 dB is. U erkent zelf dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Dit volgt onverkort uit de reactie op de inspraakreactie tegen het voorontwerp Saneringsprogramma. Immers, in de reactie op de inspraakreactie tegen het voorontwerp saneringsprogramma staat het volgende te lezen: "voor de saneringswoning wordt een hogere waarde middels het saneringsprogramma bij het ministerie aangevraagd. Na vaststelling van de hogere waarde door het ministerie vindt onderzoek plaats naar eventuele geluidsisolerende maatregelen. Een en ander om een goed woon- en leefklimaat te borgen."

Kortom, u geeft zelf aan dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Toch wilt u overgaan tot de herinrichting van de weg, maar de maatregelen om de geluidsoverlast te beperken worden vooruitgeschoven. Weliswaar is geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh, er is evident geen sprake van een goed woon- en leefklimaat. Dit is een van de belangrijkste criteria bij het vaststellen van ruimtelijke besluiten. Er wordt hiermee dus in strijd met de Wet ruimtelijke ordening gehandeld. Ook het feit dat de parallelweg op zeer korte afstand van de woning van indiener wordt gerealiseerd, is hierbij niet meegenomen. Er kan wel gesteld worden dat de geluidhinder van de parallel-

weg wegvalt in de geluidbelasting vanaf de hoofdweg, maar in de praktijk is het meer gebruikelijk om de geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen bij elkaar op te tellen. Deze cumulatieve geluidbelasting komt niet terug in de onderzoeken. Bovendien is geen rekening gehouden met (zwaar) vracht- en landbouwverkeer dat over de parallelwegen zal denderen en een aanzienlijke geluidbelasting met zich mee zullen brengen. Dit denderende geluid is nergens terug te vinden in de onderzoeken en nergens is aangegeven wat het effect hiervan is op een goed woon- en leefklimaat. Namens indiener, kan ik hierbij wel stellen dat niemand van ons erop zit te wachten dat op korte afstand van onze woningen zware motorvoertuigen passeren, die daarbij een denderend geluid met zich meebrengen. Nog los van de dB die daardoor wordt geproduceerd, gaat het om een zeer hinderlijk geluid die ook voor trillingen zal zorgen.

10. Saneringsprogramma - doelmatige maatregelen

Door de jaren heen is voor de woningen aan de Langstraat op het gebied van geluidhinder een knellende situatie ontstaan. Al sinds jaar en dag wordt de wettelijke norm op basis van de Wgh voor de woningen aan de Langstraat fors overschreden. Al veel eerder had de gemeente over moeten gaan tot het vaststellen van een Saneringsprogramma. Nu, bij de herinrichting van de N270, waarbij iedereen op z'n klompen aanvoelt dat de geluidhinder toe zal nemen, wordt voor het eerst een Saneringsprogramma ter inzage gelegd. De inhoud ervan is teleurstellend. Grofweg wordt gesteld dat de maatregelen die getroffen kunnen worden, namelijk de plaatsing van geluidschermen niet doelmatig zullen zijn. Daarom wordt ervoor gekozen om een Besluit hogere waarden vast te stellen, gekoppeld aan het autonome Saneringsprogramma. Nog even los van de vraag of het Saneringsprogramma recht doet aan de situatie en dat terecht wordt gekozen voor het vaststellen van hogere waarden voor de saneringswoningen, wil indiener u wijzen op het volgende.

Zoals gezegd worden de bewoners van de Langstraat sinds jaar en dag geconfronteerd met een te hoge geluidbelasting. Daar is nimmer iets aan gedaan. Op het moment dat gekozen wordt voor de herinrichting van de weg, wordt ineens ook het Saneringsprogramma van stal gehaald. Dit helpt de overheid bij de herinrichting van de N270, want zoals in het akoestisch rapport bij het bestemmingsplan te lezen valt, worden de reconstructiewoningen overgeheveld naar het Saneringsprogramma en daarmee de integrale aanpak.

Zonder problemen zou de gemeente nu het bestemmingsplan kunnen vaststellen en kan de herinrichting doorgaan. In het Saneringsprogramma wordt vervolgens weer teruggegrepen op de herinrichting van de N270, want er wordt toch geluidsarm asfalt gebruikt, waardoor de geluidbelasting minder wordt? De situatie is dus nu zo de geluidbelasting al veel te hoog is. Deze neemt na de herinrichting toe. In het kader van de herinrichting wordt daar te minimaal iets aan gedaan. Vervolgens wordt er een Saneringsprogramma opgetuigd (wat al veel eerder had moeten gebeuren). waarbij wordt verwezen naar het geluidsarme asfalt. Hierdoor wordt het standpunt ingenomen dat het beter wordt, maar het is eerst slechter geworden en daarna is het pas gecorrigeerd.

Vervolgens wordt gesteld dat de echte maatregelen die getroffen kunnen worden niet doelmatig zijn, waardoor dus een besluit hogere waarden moet worden genomen. Dit standpunt helpt de overheid ook weer. Want als een geluidscherm wel als doelmatig aangemerkt zou worden, dan komt de uitvoering van de herinrichting van de N270 in de knel. Immers, er is geen ruimte meer om geluidwerende maatregelen te nemen. Het Saneringsprogramma zou dan de realisering van de herinrichting gaan bijten. Het is echter niet de bedoeling dat de knelpunten die de overheid ondervindt ten aanzien van de herinrichting van de weg en de geluidbelasting op het bordje blijven liggen van de bewoners van de Langstraat. Ook in dit geval is alles terug te voeren op de kosten die gemaakt moeten worden. Vanuit het kostenperspectief wordt besloten dat de maatregelen niet doelmatig zijn en dus niet genomen worden.

Met de gevolgen zitten de bewoners aan de Langstraat. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn. Het had op de weg van uw gemeente gelegen om te kijken of er nog meer overdrachtsmaatregelen te treffen zijn om de geluidbelasting op de gevels van de woningen te minderen. Bovendien had u ook kunnen kijken of gevelmaatregelen denkbaar zijn. Door dit alles niet in ogenschouw te nemen is sprake van onzorgvuldige besluitvorming.

11. Trillinghinder

Indiener is eigenaar van een woning afkomstig uit het jaar 1951. De afstand tussen de woning en het hart van de N270 is momenteel 26 meter. Desalniettemin ondervindt indiener nu al trillingen van vrachtwagens en landbouwverkeer die over de hoofdweg voorbijrijden. In de nieuwe situatie zal dit betreffende verkeer op minder dan 5 meter van de eigendomsgrens voorbijrijden. Het is duidelijk dat de impact van vrachtwagens en landbouwverkeer voor wat betreft de trillingen toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. De toename in trillingen zal met zich meebrengen dat de woning van indiener nadelige effecten (schade) zal ondervinden. Het zal zeer waarschijnlijk scheuren in de muren tot gevolg hebben. Bovendien zal het verblijf in de woning niet veel prettiger worden door het voorbijrijdende verkeer. Ook in dit kader zal het goed woon- en leefklimaat moeten worden onderzocht.

De vraag is hoe dit er precies gaat uitzien en hoe u dit gaat oplossen. Er kan dan weliswaar geen wet- en regelgeving voor zijn, maar dat wil niet zeggen dat niet op voorhand voor de omwonenden uitgezocht gaat worden hoe dit opgelost kan worden en, dat als er sprake gaat zijn van schade, dat dit op passende wijze wordt opgelost. Vooruitschuiven is in ieder geval geen optie. Indiener verzoekt u dan ook hierbij om een deformatie-meting uit te laten voeren.

Reactie gemeente

1. En 2. Voor punten 1 en 2 verwijzen we naar het gestelde bij zienswijze 31.
3. Voor het eerste deel van de zienswijze verwijzen wij naar zienswijze 31. Voor het wegontwerp is als uitgangspunt genomen dat de inritten minimaal toegankelijk moeten zijn voor een standaard vrachtwagen van 13.60 meter lang conform de standaard voertuigen uit Handboek wegontwerp 2013 - Basiscriteria (publicatie 328). Daarnaast moeten een aantal inritten op basis van de ingebrachte klantwensen toegankelijk worden gemaakt voor standaard trekkers met opleggers (16.50m) en op een enkele locatie ook voor diepladers (22.00m lang). De exacte wensen omtrent de vormgeving van de inritten worden in de vervolgfase na het VO+ in kaart gebracht door opdrachtnemer. Deze werkwijze wordt ook opgenomen in het contract. In het VO+ worden de nieuwe en te behouden inritten daarom nog niet ontworpen maar aangeduid door middel van een pijlsymbool. Wel voorziet het VO+ in voldoende verkeersruimte om de parallelwegen vanaf de aansluitingen op de N270 toegankelijk te maken voor standaard trekkers met opleggers. Bij het ontwerp van de parallelwegen zijn de Primagebieden meegenomen. De parallelwegen zijn voldoende breed om al het verkeer veilig te verwerken. Voor het kabel tracé is in het huidige ontwerp een minder brede strook gereserveerd dan in het bestemmingsplan Buitengebied Deurne. De strook is volgens ons echter breed genoeg voor het leggen van de kabels en leidingen. Het bestemmingsplan is gelet op het bovenstaande maakbaar en uitvoerbaar, alsmede door zorgvuldige besluitvorming tot stand gekomen. Er is geen extra grond benodigd in de uitvoering.
4. En 5. Voor de beantwoording op punten 4 en 5 wordt verwezen naar het antwoord bij zienswijze 31.
6. De herinrichting van de N270 trekt geen extra verkeer aan. Het verkeer in totaal wordt niet drukker, maar wordt verdeeld over de hoofdrijbaan en de parallelwegen.
7. Voor de reactie op dit punt en punten 8, 9, 10 en 11 wordt verwezen naar het gestelde onder zienswijze 31 (punt 8 t/m 11). In aanvulling op punt 9 het volgende. De geluidssituatie op de N270

wordt vanuit het saneringsprogramma verbeterd door maatregelen. In het geval van een verleende hogere waarde worden daarna eventueel, indien niet aan de vereiste binnenwaarde wordt voldaan, gevelmaatregelen uitgevoerd. Na deze maatregelen is sprake van een goed woon- en leefklimaat. De betreffende maatregelen zijn niet het gevolg van de herinrichting van de N270, maar vanuit een saneringsopgave uit het verleden (saneringslijst uit 1995 en eindmeldingslijst uit 2008) die tegelijkertijd met de herinrichting van de N270 wordt opgepakt.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek); De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

2.33 Zienswijze 33 (Langstraat 132)

Zienswijze

Indiener is sinds enkele jaren eigenaar van de woning aan de Langstraat 132 met de bijbehorende bijgebouwen en grond. Momenteel ligt pal voor de woning van Indiener een smal fietspad. De afstand van het bouwblok tot het hart van de N270 is circa 10,4 meter. Het bestemmingsplan voor de herinrichting van de N270 maakt het mogelijk dat de verkeersbestemming op zeer nabije afstand van de woning van Indiener komt te liggen. Hieruit volgt eveneens dat meer ruimte gereserveerd wordt voor de verkeersbestemming dan thans feitelijk het geval is.

Gelet op de ligging van woning van Indiener, alsmede het feit dat voor de herinrichting van de N270 grond van Indiener benodigd is, kan Indiener zich niet verenigen met het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp saneringsprogramma zoals deze nu ter inzage liggen.

1. Ruimtebeslag

In de Themagewijze toelichting is aangegeven dat er uiteraard een budget gekoppeld is aan het project. Dit is volgens u noodzakelijk om zoveel mogelijk wegen binnen Brabant veilig te maken en niet een weg uitzonderlijk weinig. Kunnen we met deze opmerking vaststellen dat u niet voor de meest veilige variant bent gegaan? Terwijl de N270 bekendstaat als een van de meest onveilige (of zelfs dodelijke) provinciale wegen.

Natuurlijk wordt er aan een project geld gekoppeld, maar indiener kan zich niet aan de indruk onttrekken dat bij de herinrichting van de N270 de portemonnee van de Provincie de meeste sturing heeft gegeven aan het project.

Het doel van de herinrichting van de N270 is de verbetering van de verkeersveiligheid, een betere doorstroming en verbetering van de leefbaarheid. Het had op de weg van de provincie gelegen om een va-

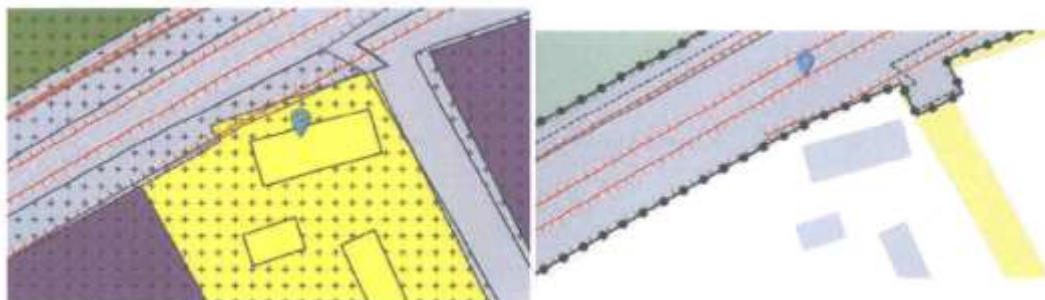
riant te kiezen die recht doet aan deze uitgangspunten. Wat nu voorligt is een variant die keurig netjes om de bouwblokken aan de Langstraat heen manoeuvreert.

Het ruimtebeslag op grond van het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op basis van economische keuzes. Het had op de weg van de provincie en de gemeente gelegen om recht te doen aan de uitgangspunten van de herinrichting. Dat dit zou hebben geleid tot meer ruimtebeslag. Lees, het tekenen van een verkeersbestemming aan bouwblokken, waaronder die van indiener. Hierdoor zou de overheid meer kosten moeten maken voor de herinrichting van de N270, maar dit mag geen reden zijn om deze variant niet te kiezen. Volgens indiener willen we allemaal dat de vreselijke nieuwsberichten over de N270 zo snel mogelijk ophouden. Tegelijkertijd mogen de omwonenden hier niet de dupe van worden. In de Themagewijze toelichting is eveneens te lezen dat het ontwerp verkeersveilig is en dat uit de onderzoeken blijkt dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Bureaustudies op basis van theoretische uitgangspunten zijn een indicatie en het startpunt om een goed woon- en leefklimaat te garanderen. Wat daarnaast nog een rol speelt is de realiteit. Die factoren die binnen onderzoeken geen rol spelen. De factoren die zogeheten buiten beschouwing zijn gelaten. De factoren die simpelweg niet meegewogen kunnen worden, omdat ze niet tot nauwelijks meetbaar zijn. Sterker nog, het is vaak ook de optelsom van al die factoren, die opgeteld niet meegenomen worden. Een goed woon- en leefklimaat is niet simpelweg een 'vinkje' zetten achter onderzoeken met een (relatief) gunstig resultaat. Het is veel meer dan dat. De situatie van indiener laat dit zien. Immers, wat zou op u het effect zijn als u pal voor uw oude boerderij een parallelweg geschikt voor zwaar landbouwverkeer zou krijgen? Is dat simpelweg vaststellen dat het ontwerp verkeersveilig is? Is dat simpelweg vaststellen dat de Wet geluidhinder is gevolgd? Is daarmee de kous af? De vraag aan u is hoe u de impact van een parallelweg op een bepaald punt direct liggend tegen het bouwblok en op zeer korte afstand tot de woning inschat? Relevant hierbij is dat de parallelweg op sommige plekken juist versmald is, om juist die bouwblokken maar niet te raken. Dit is onder meer bij indiener aan de orde. Gevolg hiervan is dat er te weinig ruimte bestaat voor de aanleg van een fatsoenlijke parallelweg. Als deze variant doorgaat, moet nog blijken of er inderdaad geen extra grond nodig is voor de aanleg van de parallelweg. Wat deze variant eveneens doet is de grondeigenaren (deels) aanwijzen op een planschadeprocedure. Het planschaderecht is de afgelopen jaren behoorlijk uitgekleed. De conclusie is dat indiener (maar ook andere grondeigenaren) de gevolgen van de parallelweg op 3,5 meter afstand van de woning volledig meekrijgen. Tegelijkertijd worden zij daar niet passend voor gecompenseerd. De enige die hier de 'minste impact' van ondervindt is de overheid.

2. Maximale planologische mogelijkheden

In de Themagewijze toelichting wordt gesteld dat op de verbeelding de dwarsprofielen zijn weergegeven. Dit moet met zich meebrengen dat geen onduidelijkheid meer bestaat over de invulling van de weg. Echter, de dwarsprofielen zijn niet aan de verbeelding toegevoegd, maar aan de toelichting van het bestemmingsplan. Hiermee zijn de dwarsprofielen (wederom) niet bindend. Het is feit van algemene bekendheid dat een toelichting bij een bestemmingsplan niet bindend is. Daar komt nog bij dat in planregel 3.3.2 is aangegeven dat ter hoogte van de aanduiding 'dwarsprofiel' de hoofdrijbanen en parallelrijbanen ingericht moeten worden conform het op de verbeelding aangegeven dwarsprofiel. Dit klopt dus niet. Al was het maar omdat de gehele weg de aanduiding 'gebiedsontsluitingsweg' heeft, waardoor ook ter hoogte van de parallelrijbanen de hoofdrijbanen gerealiseerd kunnen worden. Zolang de inrichtingstekening geen deel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure moet uitgegaan worden van een verkeersbestemming en op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling van de maximale planologische mogelijkheden. Dit betekent dat op grond van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan zelfs de hoofdweg nog gerealiseerd zou kunnen worden pal voor de deur van indiener. Logischerwijs gaat dit niet gebeuren, maar het is duidelijk dat indiener op deze manier enkel en alleen een ver-

moeden kan hebben wat er nu exact bij hem voor de deur gaat gebeuren. Daar komt nog bij dat als de bestemmingsplankaart bekeken wordt, het lijkt alsof de parallelweg pal in de tuin en door de haag van Indiener komt te liggen. Dit terwijl eerder nog aangegeven werd dat de eigendom van Indiener niet benodigd was. Dit is bevestigd tijdens het gesprek op 14 november 2017 met de grondverwerper van de provincie. Er was ruimte genoeg. Waarom is dat ineens niet meer het geval? Wringt een en ander toch meer dan oorspronkelijk gedacht?

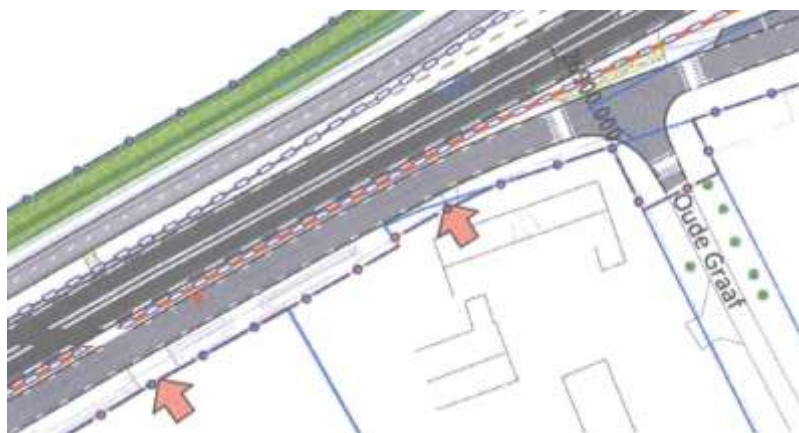


Op de linker afbeelding is de woonbestemming ter hoogte van Langstraat 132 te zien. Op de rechterafbeelding is ligging van het tracé te zien. Duidelijk is dat een deel van de haag van Indiener benodigd is. In deze situatie is een deel van de tuin van Indiener benodigd. Dit betekent dat de parallelweg tegen of op hele korte afstand van de woning van Indiener komt te liggen. Hierdoor ontstaat een onveilige situatie. De wijze van uitvoering staat bovendien op dit moment allerm minst vast. De inspraakronde heeft tot aanpassingen geleid, maar die zijn niet terug te vinden. Op welke wijze kunnen grondeigenaren dan hun bedenkingen uiten tegen het ontwerpbestemmingsplan dat voorligt? Dit is toch het moment dat aangegeven wordt wat er nu exact gaat gebeuren en op welke manier?

Er kan gesteld worden in de Nota van inspraak dat in de toekomst bij de uitvoering rekening gehouden wordt met de belangen, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet dit in de bestemmingsplanfase al onderzocht worden. Met name het punt ten aanzien van het ruimtebeslag c.q. schade aan de tuin had op dit punt nader onderzocht en uitgekristalliseerd moeten worden.

3. Dwarsprofiel B

Als we uitgaan van de ontwerptekening van het voorjaar, dan wordt ter hoogte van de woning van Indiener voor dwarsprofiel B gekozen.



Daarbij worden de volgende stappen gehanteerd:

- *Opheffen greppel;*
- *De ruimte tussen de N270 en de parallelweg wordt tot het minimum teruggebracht;*
- *De buitenberm van de parallelweg wordt opgeheven.*

In de situatie van Indiener is zowel de greppel opgeheven, als ook de ruimte tussen de N270 en de parallelweg tot een minimum teruggebracht. Óf de buitenberm daadwerkelijk op voorgenomen wijze gerealiseerd kan worden, is maar zeer de vraag. Waarschijnlijk is dat niet het geval. Volgens u betekent dit dat in dit scenario de herinrichting van de N270 de impact zo min mogelijk is voor Indiener. Hoe kunt u dit in algemene zin stellen? Iedere situatie is anders. De ligging van de woning ten opzichte van de weg had van geval tot geval bekeken moeten worden. In het voorgaande is al aangegeven dat de herinrichting helemaal geen 'minimale impact' heeft op Indiener. Hiervoor is ook al aangegeven dat alle factoren bij elkaar opgeteld aangeven of sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Een soort van andere benaming voor 'de minste impact'? Daar komt nog bij dat in dit scenario geen rekening is gehouden met de plaatsing van geluidsschermen. Gelet op het Voorontwerp Saneringsprogramma wordt gesteld dat de plaatsing van een geluidsscherm financieel wel mogelijk is, maar dat hiermee geen reductie van 5dB behaald kan worden, waardoor de plaatsing van een geluidsscherm niet doelmatig wordt geacht. Onder het punt 'Geluidhinder' wordt hier op ingegaan. Wel wil Indiener op voorhand meegeven dat niet zonder meer gesteld kan worden dat een geluidsscherm achterwege gelaten kan worden. Er zal ruimte gereserveerd moeten worden in het wegontwerp. Feitelijk bezien is hier nu geen ruimte voor. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met een obstakelvrije zone, waar eveneens geen ruimte voor is.

Het had op de weg van uw gemeente gelegen om in situaties als deze, waar het zo wringt om tot een herinrichting van een weg te komen, meer naar de individuele situaties te kijken. Telkens wordt vervalLEN in algemene bewoordingen. Juist omdat er zo weinig ruimte is, kan met algemene bewoordingen niet worden volstaan. Er kan in ieder geval niet worden gesteld dat er rekening wordt gehouden met de belangen van Indiener bij de uitvoering van de herinrichting. Er is simpelweg geen ruimte voor. Indiener zou op dat moment voor een voldongen feit staan. In de bestemmingsplanprocedure moet in ieder geval vast komen te staan dat in de uitvoeringsfase überhaupt de mogelijkheid bestaat om rekening te houden met de belangen van Indiener.

Wat eveneens van belang is, is dat bij de reconstructie van een weg rekening gehouden moet worden met het nuts tracé dat onder de berm wordt aangelegd. Hiernaast moeten ook een mol-goot voor de afwatering en een signaalkabel VRI gerealiseerd worden. Gelet op het standaard dwarsprofiel, afkomstig uit bestemmingsplan Buitengebied van Deurne, zou een ruimte van 2 meter gerealiseerd moeten worden. Echter, zoals in het bovenstaande aangegeven is het allerm minst zeker dat bij Indiener een berm gerealiseerd wordt. Waar blijven in dat geval de nutsvoorzieningen, kabelvoorziening VRI en de mol-goot? Mocht bovendien tijdens de uitvoeringsfase blijken dat de voorgenomen wijze van uitvoering toch niet helemaal past en er meer ruimtebeslag nodig is, wat gebeurt er dan? Dat betekent dat de parallelweg dus inderdaad rakelings langs het bouwblok van Indiener wordt aangelegd. Wordt er dan nog een fysieke afscheiding ter bescherming van de tuin aangelegd? Hoe wordt de obstakelvrije zone in dat geval gerealiseerd? Op deze wijze komen de belangen van Indiener in het gedrang. Theoretisch bezien past het allemaal maar net. Op het moment dat bij de uitvoering de praktijk anders blijkt te zijn, staat Indiener voor een voldongen feit. In de bestemmingsplanprocedure zal rekening gehouden moeten worden met de belangen van Indiener.

Tot slot wijst indiener u nog op het volgende. Jaren geleden, toen het huidige fietspad is vervangen, is de bestrating van de inrit verwijderd. Op de onderstaande foto's wordt dit treffend weergegeven. Deze

is nooit meer teruggebracht. Inmiddels is dit herhaaldelijk ter sprake gebracht door Indiener. Door de provincie is aangegeven dat de inrit wordt hersteld, alleen dit komt niet terug in de ontwerptekeningen. Indiener verzoekt u hierbij om de oorspronkelijke inrit opnieuw te realiseren. Vervolgens moet hier ook rekening mee gehouden worden bij de vaststelling van het bestemmingsplan.



4. Breedte parallelweg

Naast het feit dat de voorgestelde parallelweg überhaupt niet uitvoerbaar is, stelt indiener ook vraagtekens bij de breedte van de parallelweg. In de Nota van inspraak en in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt telkens gesteld dat 4,5 meter breed genoeg is om gemengd verkeer doorgang te bieden. In de toelichting wordt gesteld dat een landbouwvoertuig 3,2 m breedte nodig heeft en een fietser 0,75 m, zodat zij elkaar veilig kunnen passeren. Maar hoe zit het dan met een auto uit tegengestelde richting? Of als een ander landbouwvoertuig wil passeren? Er wordt verwezen naar de zijwegen van de N270. Echter, deze zijn lang geleden in het verleden gerealiseerd. Zij zijn niet meer de maatstaf voor huidige aan te leggen wegen. Nog daargelaten dat het op sommige momenten een behoorlijk avontuur is om tegenliggende voertuigen op fatsoenlijke wijze te passeren.

Dat deze (oude) zijwegen nu als voorbeeld voor een nieuw aan te leggen parallelweg worden gebruikt, is absurd. Het karakter van de wegen is bovendien anders.

Indiener woont naast de zijweg 'Oude Graaf'. Deze weg wordt nu ook al gebruikt voor vracht- en landbouwverkeer. Straks is het de bedoeling dat deze niet direct de hoofdrijbaan opdraaien, maar gebruik maken van de parallelweg. De bedoeling is dat gebruik wordt gemaakt van het kruispunt met verkeerslichten tussen Oude Graaf en Riet. Andersom zal veel vrachtverkeer niet meer de zijweg 'Riet' gebruiken om het achtergebied te bereiken, maar de Oude Graaf. Dit is namelijk logischer, omdat anders in veel gevallen omgereden moet worden. Het is echter ook denkbaar dat vracht- en landbouwverkeer afkomstig van het westen de Oude Graaf op willen draaien. Er is aangegeven dat rekening is gehouden met draaicirkels. Maar wat gebeurt er als een vrachtwagen of een ander groot motorvoertuig de Oude Graaf op- of af wil draaien? Er is hier geen ruimte voor. De draaicirkel kan helemaal niet gemaakt worden.

Daarnaast is relevant dat in de CROW Richtlijn Essentiele Herkenbaarheidkenmerken is aangegeven dat een parallelweg bestemd voor gemengd verkeer ten minste 4,5 meter breed moet zijn, met daarbij een buitenberm van 1,5 meter en een obstakelvrije zone van 1,5 meter. In de praktijk is het gangbaar dat zodra fietsers gebruik moeten maken van de parallelweg, de parallelweg minimaal met een halve meter wordt verbreed. De voorgestelde parallelweg zoals omschreven in de toelichting, is dus niet

breed genoeg. Er zal gemotiveerd moeten worden waarom afgeweken wordt van de CROW richtlijnen, die ten grondslag hebben gelegen aan het wegontwerp.

Bovendien is met gemengd verkeer niet met de bijzondere positie van landbouwvoertuigen rekening gehouden. Dit volgt te meer uit de onderstaande afbeelding, afkomstig uit het Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen van het CROW. Uit deze tabel valt op te maken dat voor een landbouwvoertuig 3,6 meter gereserveerd moet worden. Tel daar de ruimte voor een fietser bij op en er is meer ruimte benodigd dan 4,5 meter.

Tabel 5.2. Profiel van vrije ruimte naar ontwerpsnelheid

Ontwerp-voertuig	Verkeersruimte horizontaal (m)		Verkeers-ruimte verticaal (m)
	60 km/h	30 km/h	
Ontwerp-snelheid	60 km/h	30 km/h	
Personenauto	2,40	2,05	4,25
Vrachtauto	3,30	3,00	4,25
Landbouw-voertuig (excl. lading)	3,60	3,30	4,25
Motor, scooter	1,50	1,50	2,50
Fietser	1,00	1,00	2,50

Ook staat in het eerder vermelde handboek van het CROW (par. 2.2.1) dat als sprake is van een landbouwontwikkelingsgebied, hier rekening mee gehouden moet worden bij de inrichting van de weg. Immers, een concentratie van landbouw heeft invloed op het gebruik van een erftoegangsweg en in het verlengde op de inrichting daarvan. U stelt simpelweg in de toelichting dat 4,5 meter landelijk gezien als een veilige breedtemaat voor parallelwegen heeft te gelden. Mag indiener de bron(nen) waarnaar u verwijst, inzien? Volgens indiener geldt voor de inrichting van wegen de CROW-normen. Deze zijn hierboven weergegeven en kennen geen ruimte voor andere invalshoeken. Voorts wijst indiener u ook nog op de opmerking uit de Verkeersveiligheid audit op pagina 14. "wel krijgt deze weg relatief veel landbouwverkeer te verwerken. Door de breedte van deze voertuigen kan het soms lastig zijn om elkaar te passeren, waardoor onveilige situaties kunnen ontstaan. Het is daarom wenselijk om naast de parallelweg een verharde berm in te richten." Op de pagina ervoor staat het volgende: "De afwikkeling van (veel) fietsers op een rijloper van 3,50 meter tot 4,50 meter kan bij relatief hoge intensiteiten niet als Duurzaam Veilig worden aangemerkt."

De stelling dat de parallelweg breed genoeg zou zijn om gemengd verkeer in alle vormen de ruimte te bieden, kan indiener dan ook niet volgen.

5. Verkeersveiligheid

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt een soort overall-veiligheidssituatie aangekaart. De conclusie is dat de hoofdrijbaan veiliger wordt door het aanleggen van een parallelstructuur, dus dan is het goed. Voor wat de inrichting van de parallelwegen, wordt vervolgens gesteld dat een vrij liggend fietspad niet kan, want dat is te ingrijpend voor de omwonenden. In de Verkeersveiligheid audit staat niet vermeld dat een vrij liggend fietspad niet nodig is. Er staat dat het niet mogelijk is. Dat is geheel iets anders. Ook hier weer komt naar voren dat u pretendeert de belangen van de omwonenden te behartigen door te stellen dat hun eigendom niet geraakt wordt. Het gaat er echter om dat u kijkt naar

de belangen van de omwonenden nadat de herinrichting van de N270 is gerealiseerd. Zij worden geconfronteerd met weliswaar een veiligere hoofdweg, maar met een drukke en onveilige parallelweg die wel degelijk impact heeft op hun goed woon- en leefklimaat. U heeft als taak om de drie pijlers voor ogen te houden. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid zijn hier ver te zoeken. Als u nu wel had gedurfd om een stukje tuin van een omwonenden te raken. Wat was er dan gebeurd? Zou een omwonende dan echt zoveel slechter af zijn? Waarschijnlijk zal de impact hetzelfde zijn. Wat wel zou gebeuren, is een passende compensatie. Juist voor die impact die het heeft. Om over de financiële impact nog maar te zwijgen. Omwonenden zouden de pijn in de portemonnee omdat hun onroerende zaken minder waard worden in ieder geval kunnen compenseren.

De voorgestelde wijze voor de aanleg van de parallelweg is zeker niet een veilige variant. Ten eerste wordt op diverse plekken geen ruimte geboden aan een draaicirkel voor vrachtverkeer. Dit is in het bovenstaande voor de situatie van indiener al aangegeven. Ten tweede wordt door u aangegeven dat een versmalling op bepaalde plekken noodzakelijk blijkt te zijn. Als een van de uitgangspunten de verkeersveiligheid is en een versmalling de verkeersveiligheid niet ten goede komt, waarom is een versmalling dan noodzakelijk? In het voorgaande hebben we al geconstateerd dat ruimtebeslag in ieder geval

geen valide argument is. Bovendien heeft de provincie een Beleidsnota Wegenbeheer, Module A12, Essentiele Herkenbaarheidkenmerken, gebaseerd op de richtlijnen van het CROW. In paragraaf 2.5 staat vermeld dat de provincie de nadruk legt op maatregelen die sterk bijdragen aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Er wordt daarbij gestuurd op maatregelen met een grote kosteneffectiviteit, zoals het aanleggen van vrij liggende fietspaden. Deze maatregel maakt namelijk dat verkeerssituaties direct een stuk veiliger worden. Voor de N270 wordt afgeweken van het eigen beleid van de provincie. In de toelichting wordt gesteld dat de gebiedsontsluitingsweg veiliger wordt dan als er alleen een vrij liggend fietspad wordt aangelegd. Het gaat erom dat de parallelweg veiliger wordt. Het gaat erom dat dat er een parallelweg wordt gerealiseerd voor enkel motorvoertuigen en daarnaast nog een vrij liggend fietspad. Volgens de provincie zou dit niet veiliger zijn, omdat de fietspaden de diverse zijwegen kruisen. Is deze situatie niet vergelijkbaar met veel andere provinciale wegen verspreid over Brabant? Wat maakt nou dat de N270 anders is, dat hier afgeweken moet worden van het eigen beleid?

6. Verkeersbewegingen

Er ligt een onderzoek waarop gebaseerd is wat de verkeersbewegingen zouden zijn na de herinrichting van de N270. Volgens dit onderzoeksrapport is geen sprake van een verkeer aantrekkende werking, omdat er bijvoorbeeld geen nieuwe aansluitingen zijn. Echter, het effect van het ontwikkelen van een betere doorstroming is toch juist verkeer aantrekkende werking? Voor menig automobilist wordt de N270 aantrekkelijker om te gebruiken. Waar voorheen mogelijk sluiproutes gekozen werden om de drukte op de N270 te mijden, zal de betere doorstroming leiden tot andere keuzes van verkeer aantrekkende werking. Bovendien staat in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Deurne op pagina 9 het volgende te lezen.

Uit de tabel blijkt dat met name de intensiteiten op de N270 en N279 nog flink stijgen. Verder stijgen vooral de intensiteiten op de Binderdreef en de Vierdenseweg.

Uit de tabel waarnaar wordt verwezen staat dat tot en met 2020, dus nog voor de feitelijke realisering van de herinrichting het verkeer met 40% toeneemt. Nu is de stelling van de gemeente dat het verkeer niet tot nauwelijks toeneemt. Dit staat haaks op eerder genomen standpunten. Het standpunt van de gemeente wordt ook weersproken door de Rapportage Verkeer van 21 februari 2014, waarin op pagina

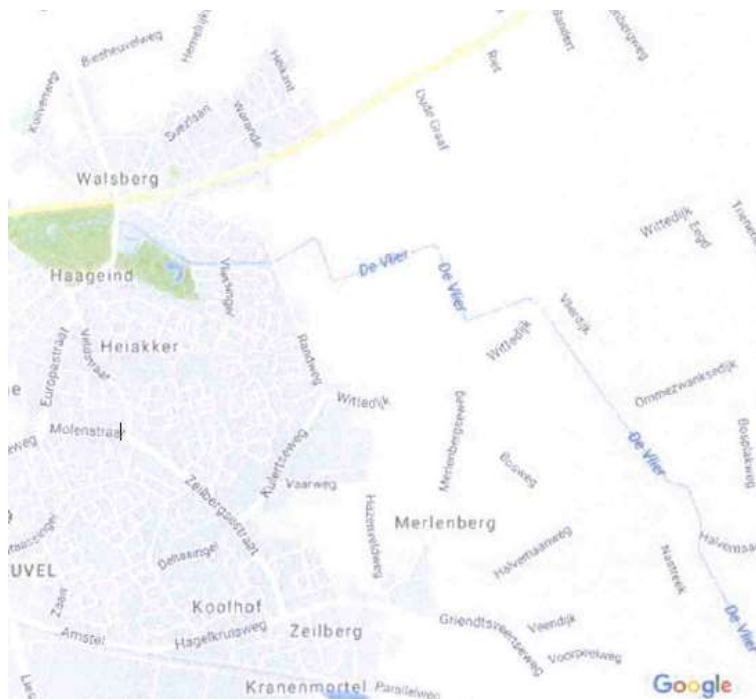
12 is aangegeven dat de intensiteit op de N270 flink stijgt. Dit geldt niet alleen voor het westelijk deel, maar ook voor het oostelijk deel. In het rapport staat dat een groei van 11.000 naar 15.000 motorvoertuigen wordt verwacht. Deze rapporten kunnen niet ter zijde geschoven worden door enkel handmatige tellingen op willekeurige dagen. Bovendien is het aantal dagen dat geteld is, zeer minimaal. Op basis van een paar handmatige tellingen in het voorjaar van 2017 kan niet geconcludeerd worden dat sprake is van minimale verkeersbewegingen. Het had op uw weg gelegen om op diverse momenten in het jaar tellingen uit te voeren. Zo is traditiegetrouw het najaar de drukste

periode als het gaat om drukte op de weg. U bent niet uitgegaan van het worst case scenario. Bovendien is de wijze van onderzoek volstrekt ondeugdelijk. Bovendien doen zich in de regio ontwikkelingen voor. Een van die voorbeelden is de N279. Bewust is ervoor gekozen om het Westelijk deel van de N270 nog niet te ontwikkelen. Wat is het effect van de N279 op het oostelijk deel? Uit de onderstaande afbeelding, afkomstig uit de Rapportage Verkeer d.d. 21 februari 2014 valt het volgende op te maken. Gekeken moet worden naar het 5e bolletje. Ongeveer vanaf dit punt geldt het bestemmingsplan voor het Oostelijk deel. Er komen als gevolg van de aanpassing van de N279 per etmaal 500 auto's meer over het oostelijk deel dan zonder de aanpassing. Aldus is dit een stijging van 3,2%.



Voorts is nabij het Limburgse deel van de N270 het bestemmingsplan vastgesteld voor de haven Wanssum. In de Nota van inspraak geeft u aan dat rekening is gehouden met de verkeersintensiteiten als gevolg van het Provinciaal Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum. Echter, nergens is terug te vinden dat hier rekening mee gehouden is en zo ja, op welke wijze. Uw standpunt is dus niet te controleren. In ieder geval staat vast dat in de Rapportage verkeer de gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum niet is meegenomen. Indiener verzoekt om op basis van een deugdelijk verkeersrapport inzichtelijk te maken wat de verkeersbewegingen op de N270 zullen zijn. Hierbij zullen de relevante ontwikkelingen in de omgeving eveneens in kaart moeten worden gebracht. Dit heeft onder meer effect om vast te stellen wat de geluidbelasting in de toekomst zal zijn. Ook ten aanzien van de verkeersveiligheid kan dit mogelijk gevolgen hebben.

Voor wat betreft de verkeersintensiteit op de zijwegen, wil Indiener nog het volgende opmerken. Momenteel maakt het verkeer afkomstig vanuit het oosten, dat als bestemming het zuidoostelijke stedelijke gebied van Deurne heeft, gebruik van de Wittedijk en aansluitende zijwegen. De praktijk is vandaag de dag (en zo zijn navigatiesystemen ook ingesteld als gebruik wordt gemaakt van de kortste route) dat het verkeer niet de N270 gebruikt tot aan het centrum en dan afslaat. Er wordt gebruikt gemaakt van Riet (in meerdere mate) en Oude Graaf (in mindere mate).



Op de uitsnede van de kaart is het wegensnetwerk te zien. Door de komst van het kruispunt tussen de Oude Graaf en Riet in, zal het verkeer in de toekomst alleen nog maar gebruik gaan maken van de Oude Graaf en niet van Riet. De reden hiervoor is dat automobilisten niet zullen omrijden. Bij de tellingen is geen rekening gehouden met dit scenario. De Oude Graaf is echter veel minder geschikt om deze verkeersbewegingen te verwerken dan Riet. Met uitzondering van bestemmingsverkeer zou het veel beter zijn om de Oude Graaf af te sluiten voor verkeer, om zo het verkeer gedwongen via Riet richting het zuidoostelijke deel en achtergebied van Deurne te sturen. Het effect van de realisering van de kruispunten en de rijrichtingen die dit met zich meebrengt zijn onvoldoende onderzocht. Het heeft namelijk wel degelijk effect op de verkeersintensiteiten op de zijwegen. Om de gevolgen van de herinrichting volledig in kaart te brengen, had u dit inzichtelijk moeten maken. Aldus meent Indiener dat sprake is van onvolledig en ondeugdelijk onderzoek ten aanzien van de verkeersbewegingen. Er is niet aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het verkeer maakt daar namelijk onverkort deel van uit.

7. Landbouwverkeer

Door het aantal toegangspunten tot de N270 te beperken, wordt er gestuurd op de rijrichtingen van landbouwverkeer. De daadwerkelijke stap tot het volledig reguleren wordt niet gezet. Zodra het verkeer van de hoofdrijbaan de parallelweg opdraait, heeft het verkeer een vrije keuze voor wat betreft de rijrichting. Voor Indiener betekent dit dat ook het vracht- en landbouwverkeer gebruik gaat maken van de Oude Graaf. Zoals gezegd is deze weg verre van geschikt om überhaupt vracht- en landbouwverkeer te verwerken, laat staan dat er in de toekomst nog meer verkeersbewegingen bijkomen. Het is beter als u een rijroute kiest voor het (zware) vracht- en landbouwverkeer. De meest voor de hand liggende manier is om de Oude Graaf af te sluiten voor (zwaar) landbouwverkeer. Indiener verzoekt u hierbij om te inventariseren of omliggende landbouwbedrijven problemen hebben met het feit dat de Oude Graaf afgesloten wordt voor vracht- en landbouwverkeer, waardoor de landbouwvoertuigen in sommige gevallen om moeten rijden via Riet.

8. Geluidhinder

Het doel van de herinrichting N270 is onder andere het verbeteren van de leefbaarheid. In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat de leefbaarheid onder meer verbeterd moet worden door o.a. de geluidsoverlast te beperken (p. 2.2 toelichting). In ieder geval is duidelijk dat er sprake is van geluidhinder voor omwonenden in de bestaande situatie van de N270. Uit de akoestische rapporten bij het bestemmingsplan en het Saneringsprogramma volgt dat enkel geluidsarm asfalt wordt aangelegd (bronmaatregel) en op enkele plekken schermen van maximaal 2 meter hoog worden gerealiseerd. Allereerst wil ik u meegeven dat het hernieuwde akoestische rapport niet te volgen is. Er wordt gegoocheld met telkens andere aantallen, waardoor het volstrekt onduidelijk is om welke woningen het nu gaat. Een greep uit het akoestisch rapport treft u hieronder aan:

- Voor 55 woningen is in 1993 een saneringsonderzoek uitgevoerd. Voor deze woningen is destijds een besluit hogere waarden vastgesteld;
- Voor 30 woningen moet een volledig saneringsonderzoek uitgevoerd worden;
- Langs het tracé zijn 49 bestaande woningen en 3 geprojecteerde woningen waarbij sprake is van een reconstructiesituatie op grond van de Wgh;
- In totaal zijn er 7 woningen waarbij de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB;
- Als sprake is van een reconstructiesituatie dan moet de nog aanwezige sanering gekoppeld meegenomen worden met het project;
- Voor Langstraat 50 is de reconstructiesituatie niet opgelost en moet een besluit hogere grenswaarden worden vastgesteld;
- Binnen het onderzoeksgebied van de maatregelenafweging voor de reconstructiesituaties zijn ook nog gemelde saneringswoningen aanwezig. Deze saneringswoningen moeten daarom gekoppeld worden mee genomen;
- Voor 6 woningen is de sanering binnen dit onderzoek uitgevoerd;
- 55 woningen zijn in 1993 gesaneerd;
- 24 saneringswoningen worden autonoom gesaneerd. De geluidsbelasting moet worden teruggebracht naar de streefwaarde van 48 dB.

Het is volstrekt onduidelijk wat u nu voor welke woning gaat doen of heeft gedaan in het verleden. Daarbij wijst indiener u op het volgende.

9. Reconstructie Wgh

In de Wgh staat de volgende definitie van reconstructie gegeven:

Een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2dB of meer wordt verhoogd.

Uit het akoestisch rapport volgt dat voor 49 woningen en 3 geprojecteerde woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. In artikel 100 lid 2 Wgh staat dat als sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh als hoogste maximale geluidbelasting de eerder vastgestelde hogere waarde of de heersende waarde mag zijn. Aangezien de eerder hogere vastgestelde waarde in dit geval de laagste van de twee is, moet hiervan uitgegaan worden. Dit is de streefwaarde bij de reconstructie van de weg. Dat betekent dat voor de saneringswoningen het besluit hogere waarden uit 1993 de maatstaf is. Voor de overige woningen en geprojecteerde woningen gelden de waarden uit het besluit hogere waarden zoals opgenomen in bijlage B van het akoestisch rapport. Vervolgens wordt er gesteld dat

voor alle woningen de reconstructiesituatie opgelost wordt, door stil asfalt te gebruiken en geluidschermen te plaatsen. Slechts voor een woning wordt de reconstructiesituatie niet opgelost, waardoor hiervoor een besluit hogere waarden op grond van artikel 100a lid 1 Wgh vastgesteld moet worden. Mij is echter onduidelijk met hoeveel de geluidsbelasting afneemt na toepassing van de maatregelen. Weliswaar kan gesteld worden dat de maatregelen op financiële gronden doelmatig zijn, daarmee is nog niet aangetoond dat hiermee de streefsituatie wordt gehaald. Ten aanzien van het Besluit hogere waarden dat evident genomen moet worden voor tenminste een woning geldt het volgende. Allereerst is de Provincie het bevoegd gezag op grond van artikel 110a lid 7 Wgh. Daarnaast wijst indiener u op artikel 110c Wgh. Hierin staat vermeld dat als het Besluit hogere waarden genomen moet worden ten behoeve van de vaststelling van een bestemmingsplan, het ontwerp Besluit hogere waarden gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd. Door het Besluit hogere waarden nu naar voren te schuiven, wordt in strijd met afdeling 1, meer specifiek artikel 110c lid 1 Wgh gehandeld.

10. Goed woon- en leefklimaat

Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling dat geluidhinder niet alleen een rol speelt als de Wgh van toepassing is, maar dat in het kader van een goed woon- en leefklimaat ook gekeken moet worden naar de geluidhinder.

Voor Indiener staat het onomstotelijk vast dat de geluidbelasting op zijn woning vele malen hoger is dan toegestaan. De geluidbelasting is namelijk 65 dB, terwijl de streefwaarde 48 dB is. U erkent zelf dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Dit volgt onverkort uit de reactie op de inspraakreactie tegen het voorontwerp Saneringsprogramma. Immers, in de reactie op de inspraakreactie tegen het voorontwerp Saneringsprogramma staat het volgende te lezen: "voor de saneringswoning wordt een hogere waarde middels het saneringsprogramma bij het ministerie aangevraagd. Na vaststelling van de hogere waarde door het ministerie vindt onderzoek plaats naar eventuele geluidsisolerende maatregelen. Een en ander om een goed woon- en leefklimaat te borgen.

Kortom, u geeft zelf aan dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Toch wilt u overgaan tot de herinrichting van de weg, maar de maatregelen om de geluidsoverlast te beperken worden vooruitgeschoven. Weliswaar is geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh, er is evident geen sprake van een goed woon- en leefklimaat. Dit is een van de belangrijkste criteria bij het vaststellen van ruimtelijke besluiten. Er wordt hiermee dus in strijd met de Wet ruimtelijke ordening gehandeld. Ook het feit dat de parallelweg op zeer korte afstand van de woning van indiener wordt gerealiseerd, is hierbij niet meegenomen. Er kan wel gesteld worden dat de geluidhinder van de parallelweg wegvalt in de geluidbelasting vanaf de hoofdweg, maar in de praktijk is het meer gebruikelijk om de geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen bij elkaar op te tellen. Deze cumulatieve geluidbelasting komt niet terug in de onderzoeken. Bovendien is geen rekening gehouden met (zwaar) vracht- en landbouwverkeer dat over de parallelwegen zal dendere en een aanzienlijke geluidbelasting met zich mee zullen brengen. Dit dendere geluid is nergens terug te vinden in de onderzoeken en nergens is aangegeven wat het effect hiervan is op een goed woon- en leefklimaat. Namens indiener, kan ik hierbij wel stellen dat niemand van ons erop zit te wachten dat op korte afstand van onze woningen zware motorvoertuigen passeren, die daarbij een dendere geluid met zich meebrengen. Nog los van de dB die daardoor wordt geproduceerd, gaat het om een zeer hinderlijk geluid die ook voor trillingen zal zorgen.

11. Saneringsprogramma - doelmatige maatregelen

Door de jaren heen is voor de woningen aan de Langstraat op het gebied van geluidhinder een knellende situatie ontstaan. Al sinds jaar en dag wordt de wettelijke norm op basis van de Wgh voor de woningen aan de Langstraat fors overschreden. Al veel eerder had de gemeente over moeten gaan tot het

vaststellen van een Saneringsprogramma. Nu, bij de herinrichting van de N270, waarbij iedereen op z'n klompen aanvoelt dat de geluidhinder toe zal nemen, wordt voor het eerst een Saneringsprogramma ter inzage gelegd. De inhoud ervan is teleurstellend. Grofweg wordt gesteld dat de maatregelen die getroffen kunnen worden, namelijk de plaatsing van geluidschermen niet doelmatig zullen zijn. Daarom wordt ervoor gekozen om een Besluit hogere waarden vast te stellen, gekoppeld aan het autonome Saneringsprogramma. Nog even los van de vraag of het Saneringsprogramma recht doet aan de situatie en dat terecht wordt gekozen voor het vaststellen van hogere waarden voor de saneringswoningen, wil indiener u wijzen op het volgende.

Zoals gezegd worden de bewoners van de Langstraat sinds jaar en dag geconfronteerd met een te hoge geluidbelasting. Daar is nimmer iets aan gedaan. Op het moment dat gekozen wordt voor de herinrichting van de weg, wordt ineens ook het Saneringsprogramma van stal gehaald. Dit helpt de overheid bij de herinrichting van de N270, want zoals in het akoestisch rapport bij het bestemmingsplan te lezen valt, worden de reconstructiewoningen overgeheveld naar het Saneringsprogramma en daarmee de integrale aanpak.

Zonder problemen zou de gemeente nu het bestemmingsplan kunnen vaststellen en kan de herinrichting doorgaan. In het Saneringsprogramma wordt vervolgens weer teruggegrepen op de herinrichting van de N270, want er wordt toch geluidsarm asfalt gebruikt, waardoor de geluidbelasting minder wordt? De situatie is dus nu zo de geluidbelasting al veel te hoog is. Deze neemt na de herinrichting toe. In het kader van de herinrichting wordt daar te minimaal iets aan gedaan. Vervolgens wordt er een Saneringsprogramma opgetuigd (wat al veel eerder had moeten gebeuren). waarbij wordt verwezen naar het geluidsarme asfalt. Hierdoor wordt het standpunt ingenomen dat het beter wordt, maar het is eerst slechter geworden en daarna is het pas gecorrigeerd.

Vervolgens wordt gesteld dat de echte maatregelen die getroffen kunnen worden niet doelmatig zijn, waardoor dus een besluit hogere waarden moet worden genomen. Dit standpunt helpt de overheid ook weer. Want als een geluidscherm wel als doelmatig aangemerkt zou worden, dan komt de uitvoering van de herinrichting van de N270 in de knel. Immers, er is geen ruimte meer om geluidwerende maatregelen te nemen. Het Saneringsprogramma zou dan de realisering van de herinrichting gaan bijten. Het is echter niet de bedoeling dat de knelpunten die de overheid ondervindt ten aanzien van de herinrichting van de weg en de geluidbelasting op het bordje blijven liggen van de bewoners van de Langstraat. Ook in dit geval is alles terug te voeren op de kosten die gemaakt moeten worden. Vanuit het kostenperspectief wordt besloten dat de maatregelen niet doelmatig zijn en dus niet genomen worden. Met de gevolgen zitten de bewoners aan de Langstraat. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn. Het had op de weg van uw gemeente gelegen om te kijken of er nog meer overdrachtsmaatregelen te treffen zijn om de geluidbelasting op de gevels van de woningen te minderen. Bovendien had u ook kunnen kijken of gevelmaatregelen denkbaar zijn. Door dit alles niet in ogenschouw te nemen is sprake van onzorgvuldige besluitvorming.

12. Trillinghinder

Indiener heeft een zeer oude boerderij, gebouwd in het jaar 1911, waar geen fundering onder zit. In 1976 is de woning deels verbouwd, maar de oude constructie is op onderdelen nog altijd intact. Zoals in het bovenstaande is aangegeven, komt de parallelweg erg dichtbij. Op die parallelweg kan met 60 km/h (zwaar) vracht- en landbouwverkeer rijden. Dit brengt de nodige trillingen met zich mee dat een zeer nadelig (schade) effect kan hebben op de woning van Indiener. Het zal waarschijnlijk scheuren in de muren tot gevolg hebben. Bovendien zal het verblijf in de woning niet veel prettiger worden door het voorbijrijdende verkeer. Ook in dit kader zal het goed woon- en leefklimaat moeten worden onderzocht. De vraag is hoe dit er precies gaat uitzien en hoe u dit gaat oplossen. Er kan dan weliswaar geen

wet- en regelgeving voor zijn, maar dat wil niet zeggen dat niet op voorhand voor de omwonenden uitgezocht gaat worden hoe dit opgelost kan worden en, dat als er sprake gaat zijn van schade, dat dit op passende wijze wordt opgelost. Vooruitschuiven is in ieder geval geen optie. Indien er verzoekt u dan ook hierbij om een deformatie-meting uit te laten voeren.

Reactie gemeente

1. En 2. Voor de reactie op punt 1 en 2 wordt verwezen naar de reactie onder zienswijze 31.
3. Voor het eerste deel van dit punt verwijzen wij naar de reactie onder zienswijze 31. Inderdaad is in het bestemmingsplan een stukje tuin opgenomen binnen de plangrens. Het stukje grond wordt niet aangekocht, maar wordt wel gebruikt als openbare ruimte. Deze situatie betreft ook de bestaande situatie. De parallelweg komt aan de zijde van indiener op dezelfde plek te liggen als het huidige fietspad. Er komt een berm langs te liggen, met uitzondering van het hoekje dat eigendom is van indiener.



De bestrating van de inrit die eerder is weggehaald zal worden hersteld in de uitvoeringsfase. In overleg met de aannemer kan indiener het detailontwerp uitwerken. Voor het overige verwijzen wij naar zienswijze 31.

4. En 5. Voor de reactie onder punt 4 en 5 wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 31. Bij het ontwerpen van het Voorlopig Ontwerp is voor alle inritten en bochten bekeken of draaicirkels haalbaar waren. Het ontwerp is hier nog op aangepast in de ontwerpbestemmingsplanfase. Wij verwachten niet dat de Oude Graaf drukker gaat worden dan in de huidige situatie het geval is door de aanpassing van de kruising. Voor de start van de uitvoering zullen wij een nulmeting uitvoeren op alle zijwegen, waaronder de Oude Graaf, om na uitvoering te toetsen of deze verwachting klopt.
6. Voor punten 6, 7, 8, 9, 10, 11 en 12 verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijze 31. Als toevoeging bij punt 7 geldt voor Langstraat 132 het volgende. De woning betreft een saneringswoning. In de huidige situatie is de geluidbelasting (waarneempunt 162) op 1,5 meter hoogte 64 dB en op 4,5 meter hoogte 65 dB. In de toekomstige situatie is dit beiden 63 dB. Er is geen sprake van een reconstructiesituatie. Voor de woning wordt een hogere grenswaarde en maatregelen (lees: stiller asfalt) vastgesteld door de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (het zogenoemde: Homan-Besluit). Door vervolgonderzoek zal worden onderzocht of voor de woning maatregelen nodig zijn om het vereiste binnen-niveau van 43 dB te halen.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

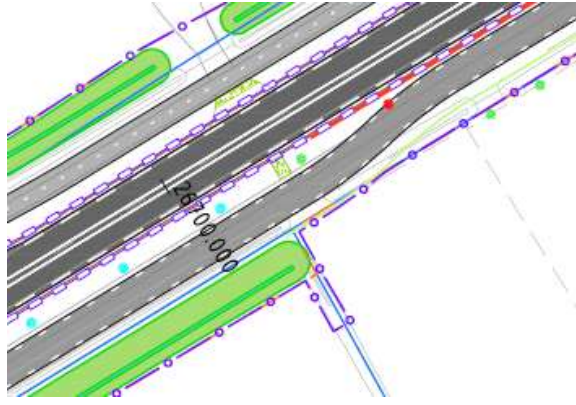
- De dwarsprofielen zijn gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan zodat deze juridisch bindend zijn.
- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst betreffende trillingen aangepast en is een extra bijlage 18 toegevoegd (trillingenonderzoek).
- In paragraaf 4.2 is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is gebruikt;
- De aanpassing van de breedte van de parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) heeft gezorgd voor de volgende wijzigingen:
 - Toelichting: paragraaf 2.2.2, 2.2.3, 4.7 (waterparagraaf);
 - Bijlagen bij de toelichting: Bijlage 1 aangepast, Bijlage 20 (aanvullende VVA) toegevoegd;
 - Bijlage 1 bij de regels, aangepaste dwarsprofielen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij deze toelichting (Akoestisch onderzoek) is een extra onderbouwing toegevoegd over het aspect “goede ruimtelijke ordening/ aanvaardbaar woon- en leefklimaat”.

Hoofdstuk 3 Wijzigingen

In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen in het vastgestelde bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in wijzigingen uit de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

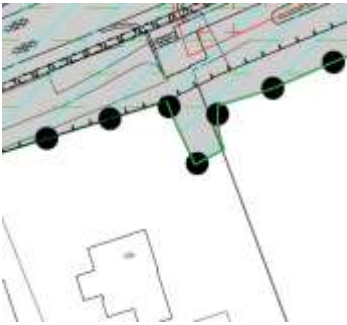
3.1 Wijzigingen uit de zienswijzen

nr.	Bron (zienswijze)	Paragraaf/ Artikel/ Kaart	Wijziging
1	3, 5, 12, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 en 28	Paragraaf 1.2 Toelichting	Tekstuele aanpassing in tekst betreffende alternatievenafweging (paragraaf 1.2 toelichting) en toevoeging extra Bijlage 17 aan de toelichting.
2	4	Paragraaf 4.10 Toelichting	Betreft tekstuele aanpassing inzake leidingen RRP.
3	6	Bijlage 1 bij de Toelichting	Toevoegen “inritpijl” bij Langstraat 91.
4	9, 10, 12	Verbeelding	Parallelwegen worden aangeduid als erftoegangsweg in plaats van gebiedsontsluitingsweg.
5	9, 10, 12, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32 en 33	Toelichting paragraaf 4.5 en bijlage 18 bij de toelichting	Aanpassing tekst in paragraaf trillingen en toevoeging trillingenonderzoek als extra bijlage bij de toelichting.
6	12, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31 en 33	Toelichting paragraaf 1.1 en 4.2	In de paragraaf geluid is duidelijker aangegeven dat voor de projecten N270 en N279 hetzelfde verkeersmodel is aangehouden.
7	17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 en 28	Bijlage 1 bij de Toelichting	Het rapport van Juust adviseurs constateert terecht dat de fietssuggestie-stroken te smal zijn. Dit is aangepast in het Ontwerp dat als Bijlage 1 bij de toelichting is gevoegd.
8	17	Bijlage 3 bij de Toelichting	De rekenresultaten voor Langstraat 2 zijn toegevoegd aan het rapport,

			de bijlage 3: akoestisch onderzoek is vervangen door de meest actuele onderzoeken.
9	12, 14, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32 en 33	Artikel 3.3.2 en Bijlage 1 bij de regels	De dwarsprofielen op de verbeelding zijn als bijlage toegevoegd aan de regels van het bestemmingsplan.
10	29	Verbeelding, Bijlage 6 bij de toelichting en paragraaf 4.7 van de toelichting	Terugleggen bestemmingsplangrens op de kadastrale grens op het perceel waar twee woningen zijn geprojecteerd (perceelnummer 4128). De waterparagraaf is hierop aangepast (zowel in de toelichting als bijlage 6).
11	16	Toelichting, paragraaf 2.2.3	In paragraaf 2.2.3 is de ontheffing die mogelijk is voor de maximale breedtes van landbouwvoertuigen bij RDW opgenomen;
12	6	Dwarsprofielen op de verbeelding (digitaal en analog) en in Bijlage 1 bij de toelichting	Langs de parallelwegen die 5,5 meter breed zijn komen geen grasbontegels te liggen. De dwarsprofielen worden hierop aangepast.
13	23	Verbeelding 	Aan de zuidzijde tussen Langstraat 128 en 128 a wordt de bestemmingsplangrens op de kadastrale grens gelegd en de "uitstulping" eruit gehaald.
14	17 en 18	Verbeelding, dwarsprofielen en Bijlage 1 Toelichting	Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan, de kaart van het dwarsprofiel en het voorlopig (weg)ontwerp staat ter hoogte van Langstraat 2 en 4 de straatnaam 'Vliersingel' opgenomen. Dit wordt aangepast naar 'Langstraat' bij vast-

			stelling. Op het digitale bestemmingsplan (www.ruimtelijkeplannen.nl) is wel de correcte straatnaam zichtbaar.
15	3, 5, 6, 9, 10, 12, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32 en 33.	Aanpassing toelichting en Bijlage 1 bij de toelichting naar aanleiding van doorvoeren verbreding van parallelwegen naar 5,5 meter, met uitzondering van 3 locaties waar de parallelweg 4,5 meter breed blijft.	-paragraaf 2.2.2 beschrijving wijzigingen van 4,5 naar 5,5, daar waar 4,5 stond vervangen door 5,5 en de uitzonderingslocaties aangegeven. -Paragraaf 2.2.3 toevoeging aanpassing 4,5 m naar 5,5 m en verwijzing naar aanvullende verkeersveiligheidsaudit (Bijlage 20) -Bijlage 20, aanvullende verkeersveiligheidsaudit toegevoegd. - -Paragraaf 4.7 van de toelichting (waterparagraaf) is geactualiseerd. Bijlage 6 is vervangen door de aangepaste versie van de waterparagraaf. -Bijlage 1 bij de toelichting: doorvoeren verbreding parallelwegen naar 5,5 m (m.u.v. 3 locaties) en aanpassing rode suggestiestroken voor de fietsers
16	3, 5, 6, 9, 10, 12, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32 en 33.	Aanpassing regels naar aanleiding van doorvoeren verbreding van parallelwegen naar 5,5 meter, met uitzondering van 3 locaties waar de parallelweg 4,5 meter breed blijft.	-Bijlage 1 bij de regels: vervangen van de kaarten met de dwarsprofielen
17	12, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33 en 34	Paragraaf 4.2 in de toelichting en Bijlage 2 bij de toelichting	Toevoeging extra beschrijving van de afweging van het aspect "goede ruimtelijke ordening".

3.2 Ambtshalve wijzigingen

nr.	Reden	Paragraaf/ Artikel/ Kaart	Wijziging
1	Diverse aanpassingen in het wegontwerp	Bijlage 1 bij de Toelichting	- Aanpassing benaming snelheidsremmer in legenda. - Wegvak Kanveld is binnen werkgrens getrokken i.v.m. meenemen ombouw halfverharding naar geasfalteerde weg. - Schetsontwerp Haageind/Vliersingel is ingepast als inzet in het ontwerp. - Fietspaden zijn voorzien van kantmarkeringen in de dwarsprofielen. - Geluidscherm in dwarsprofiel is schematisch weergegeven om suggestie van al besloten vormgeving te voorkomen. - Waar van toepassing zijn bomen in de dwarsprofielen opgenomen - Extra inritten richting een aantal agrarische kavels zijn ingepast.
2	Hoekje uit plangrens gehaald	Verbeelding naast Langstraat 104, kadastrale grens aangehouden: 	Op de verbeelding wordt de plangrens aangepast (teruggelegd op de kadastrale grens)
3	Bestaand geluidscherm Langstraat 50 op verbeelding opnemen	Verbeelding en paragraaf 4.2 Toelichting.	Op de verbeelding wordt ook het bestaande geluidscherm bij Langstraat 50 opgenomen, op dezelfde manier (min en max hoogte 2 meter) als de andere schermen. In de toelichting is dit kort toegelicht.
4	Bieden extra rechtszekerheid nieuwe geluidschermen	Artikel 3.3.3 Regels -sub a tekstueel aangepast -sub c toegevoegd” Paragraaf 4.2 Toelichting	-sub a: “voor de ingebruikname” vervangen door “binnen een jaar na de ingebruikname”; -sub c: Voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 3.3.3 dat een geluidscherm moet worden geplaatst en in stand gehouden ter plaatse van de aanduiding ‘geluidscherm’ om nog meer rechtszekerheid te bieden dat de schermen er komen. -In de toelichting, paragraaf 4.2 onder “relevantie voor dit plan” opgenomen: Ook is in de regels

			een voorwaardelijke verplichting voor de aanleg en de instandhouding van de schermen opgenomen”.
5	Verkeersregelinstallatie en perceel ontsluitingen	Art 3.1.1 Regels	In de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer (art 3) is onder de sub-artikelen toegevoegd “voorzieningen zoals” en zijn bij de voorzieningen toegevoegd: verkeerslichten, verkeersregelinstallaties en perceel ontsluitingen.
6	Aanvulling afstemming met de omgeving	Paragraaf 1.2 Toelichting	Contactmoment met enkele indieners zienswijzen toegevoegd aan overzicht.
7	Aanvulling proces totstandkoming vastgesteld bestemmingsplan	Paragraaf 1.2 Toelichting	Fase tussen tweede ontwerpbestemmingsplan en vaststelling bestemmingsplan beschreven en verwijzing naar Bijlage Nota van Antwoord en Wijzigingen opgenomen.
8	Actualiseren afbeeldingen verbeelding en ontwerp	Paragraaf 1.3 en 2.2.2 Toelichting	De afbeeldingen van de verbeelding en het ontwerp in de toelichting in deze paragraaf zijn aangepast aan de laatste versie.
9	Kleinere tekstuele aanpassingen	- Paragraaf 1.2 onder “<i>Pas op de plaats na de eerste ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan</i>” - Paragraaf 2.2.2 onder “Oversteekplaatsen” - Paragraaf 2.2.3 onder “Tellingen alle soorten weggebruikers” - Paragraaf 4.1 onder “Trillingen” - Paragraaf 4.1 onder “Luchtkwaliteit” - Paragraaf 6.2.1 onder “Zienswijzen (tweede ronde)” - Paragraaf 6.2.2. laatste alinea - Paragraaf 1.4 laatste alinea	- Paragraaf 1.2, zin verwijderd: “Nadat het ontwerpbestemmingsplan voor de tweede keer ter inzage heeft gelegen worden de zienswijzen beantwoord”. - Paragraaf 2.2.2: Aangepast: drie i.p.v. vier - Paragraaf 2.2.3: Aangepast Tabel 3 in plaats van Tabel 2 - Paragraaf 4.1: toegevoegd (op zandgrond) - Paragraaf 4.1: toegevoegd (zie paragraaf 4.3) - Paragraaf 6.2.1 toegevoegd tekstuele beschrijving behandeling zienswijzen in Nota inclusief verwijzing naar deze nota (Bijlage 19). - Paragraaf 6.2.2 toegevoegd in laatste alinea “en zienswijzen” en woorddeel “ontwerp” uit ontwerpbestemmingsplan verwijderd. - In paragraaf 1.4, laatste alinea is toegevoegd: “De plangrenzen van de N270 zijn verwerkt in deze herziening”.

BIJLAGE 1 Memo Alternatiefafweging (losse bijlage)

BIJLAGE 2 Onderzoek Trillingen (losse bijlage)