

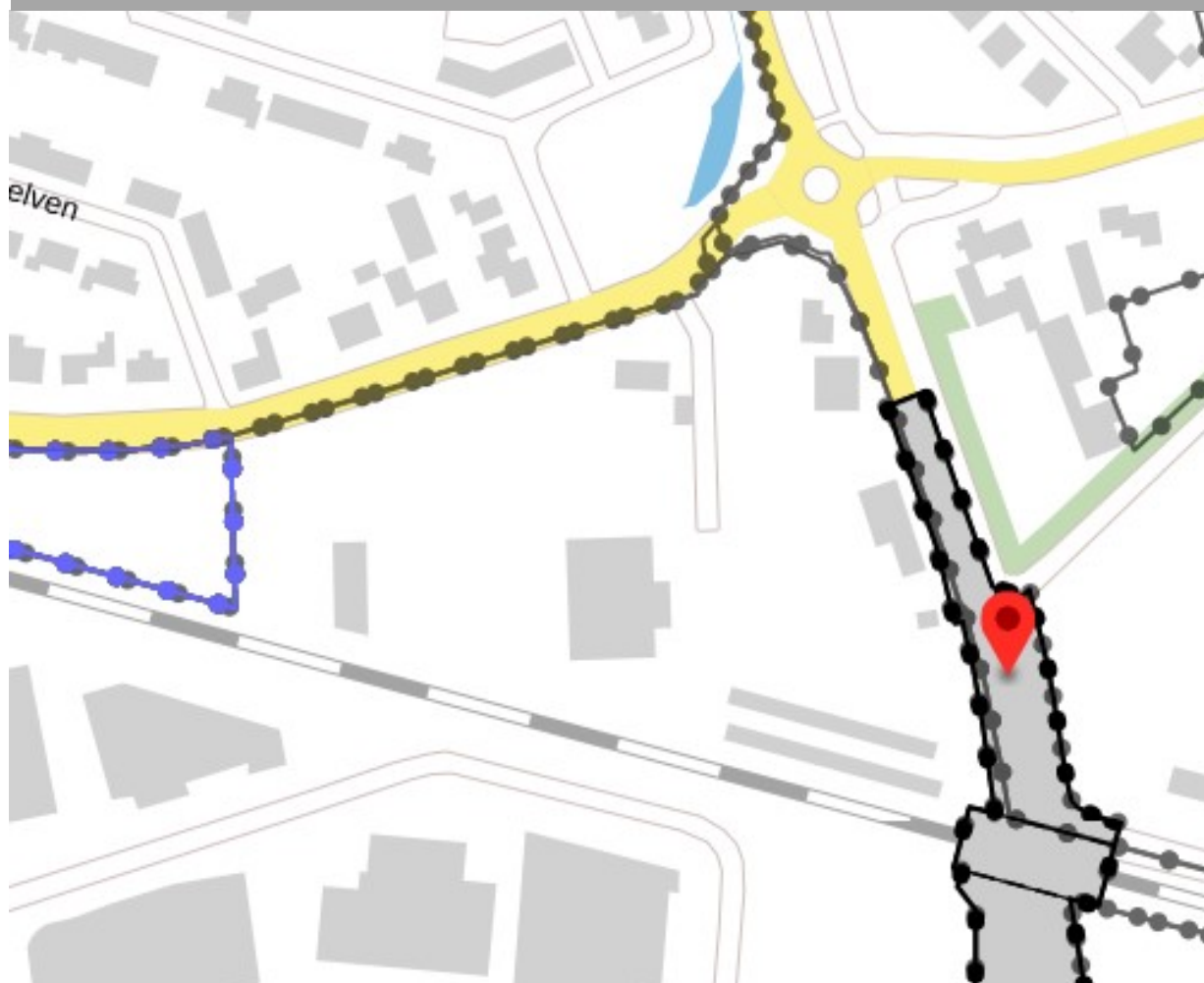
Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bestemmingsplan 'Spoortunnel Binderendreef'

status: vastgesteld

datum: 01-06-2021

Gemeente Deurne



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Procedure.....	3
1.2	Zienswijzen.....	3
1.3	Leeswijzer	3
Hoofdstuk 2	Ingediende zienswijzen	4
2.1	Zienswijze 1 (Frans Babylonstraat 3)	4
2.2.	Zienswijze 2 (Frans Babylonstraat 1)	14
2.3.	Zienswijze 3 (Frans Babylonstraat 5)	20
2.4	Zienswijze 4 (Vennekeshof 44)	26
2.5	Zienswijze 5 (Frans Babylonstraat 7)	29
Hoofdstuk 3	Wijzigingen.....	30
3.1	Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	30
3.2	Ambtshalve wijzigingen	30

Bijlage:

1. Verslag hoorcommissie ruimtelijke plannen

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Procedure

Vanaf 17 april 2020 tot en met 28 mei 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Spoortunnel Binderendreef', met de bijbehorende stukken, ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van terinzagelegging kon iedereen een zienswijze indienen over het ontwerpbestemmingsplan.

1.2 Zienswijzen

Er zijn 5 zienswijzen ontvangen:

	Adres:	Datum van binnenkomst:
1	Frans Babylonstraat 3	28 mei 2020
2	Frans Babylonstraat 1	28 mei 2020
3	Frans Babylonstraat 5	29 mei 2020
4	Vennekeshof 44	29 mei 2020
5	Frans Babylonstraat 7	28 mei 2020

Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn ontvangen binnen de daarvoor gestelde termijn en daarom ontvankelijk.

Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen

Op basis van de Verordening Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen zijn indieners in de gelegenheid gesteld een mondelinge toelichting te geven. Op 25 juni 2020 is hiervoor een hoorzitting gehouden. Van deze hoorzitting(en) is een afzonderlijk verslag gemaakt (**bijlage 1**).

1.3 Leeswijzer

In deze 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' (verder: Nota) worden de zienswijzen samengevat weergegeven. Verder is in deze Nota een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijzen. De samenvattingen van de zienswijzen hebben overigens slechts tot doel om de leesbaarheid van deze Nota te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven met eventuele 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 weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen wijzigingen uit de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn twee aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken worden als bijlage 21 en bijlage 22 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Ingediende zienswijzen

2.1 Zienswijze 1 (Frans Babylonstraat 3)

Samenvatting

1. We hebben geen reactie van de gemeente ontvangen of verder communicatie in de voorbereidende fase na het overleg van 15 maart 2018 en toezenden van het gespreksverslag.
2. Een aantal voorbereidende plannen (snelheidsverhoging randweg van 50 km naar 80 km, weren van doorgaand vrachtverkeer in centrum) zorgt voor een verslechtering van het leefklimaat ter hoogte van Binderendreef. Dit is het verschuiven van het probleem en hiervoor wordt geen oplossing geboden. De aanleg van de spoortunnel veroorzaakt bijna een verdubbeling van het verkeer op de Binderendreef.
3. De tunnel moet zorgen voor een betere verkeersveiligheid rondom het spoor. Vanuit het perspectief van het LVO is er op de overweg Binderendreef geen sprake van een integraal veiligheidsprobleem (spoor en weg). De verkeersveiligheid bij de spoorovergang is in 2016 als 'goed' bestempeld. Dit kan dus niet de reden zijn om een spoortunnel aan te leggen.
4. Het gebied wat de gevolgen van deze spoortunnel ervaart, is groter dan het gebied wat beschreven wordt in het ontwerpbestemmingsplan. Buiten de zone van 200 meter wordt het juist gevaarlijker, zeker voor langzaam verkeer, drukker, en hebben bewoners veel meer overlast. Gezien de toekomstige situatie die grote gevolgen heeft, missen we de ruimtelijke inpassing.
5. De N270 zal ook verbreed worden, waardoor de Binderendreef een nog grotere verkeersaan-trekkende werking zal krijgen en dus nog drukker wordt. In dit plan is hiermee geen rekening gehouden.
6. Er ontstaan te lange wachttijden bij de stoplichten N270 door de grote toename van verkeer waardoor het probleem verschoven wordt naar die zijde van de wijk.
7. Op een strook van 1 kilometer zijn minimaal 5 obstakels waarvoor het gemotoriseerd verkeer moet afremmen. Dit veroorzaakt veel geluid, uitlaatgassen, stikstofdioxide en fijnstof. Dit is niet terug te vinden in het ontwerpbestemmingsplan. Verzocht wordt om nader onderzoek geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, waarbij het onderzoeksgebied naar de gevolgen van de tunnel wordt vergroot van Helmondse singel tot rotonde Beukelsdijk-Industrieweg.
8. Aan de doelstelling 'veilige en goede omgevingskwaliteit' uit het Provinciaal beleid wordt niet voldaan. Dit is een basisopgave die de Provincie stelt. Verzocht wordt dit nader te onderzoeken.

Langzaam verkeer; voetgangers en fietsers

9. In het onderzoek Snelheid randwegen is in de schouw (pag. 2) aangegeven dat tussen Helmondse singel en rotonde Binderendreef-Helmondseweg op 8 plaatsen langzaam verkeer de Binderendreef kan oversteken. Er is niet onderzocht of beschreven hoe het langzame verkeer - voetgangers en fietsers - veilig kan oversteken. Dit geldt zeker bij de rotonde Binderendreef-Helmondseweg. Deze is nu al een gevaarlijke en onveilige oversteek voor fietsers en voetgangers.
10. Door de hoge verkeersintensiteit op de Binderendreef is het niet verantwoord om fietsers bij de rotonde Binderendreef-Helmondseweg veilig te laten oversteken. Hiervoor moet een op-

lossing gevonden worden.

11. De Binderendreef loopt tussen twee woonwijken: de Vennen en de Rijtse Vennen. Met name in de Rijtse Vennen wonen veel gezinnen met jonge kinderen die veelal met de fiets naar school en werk gaan. Daarnaast heeft ORO-Het Rijtven plannen om naar max. 275 cliënten te groeien wat ook meer verkeer genereert.
12. De Rijtse Vennen kent maar één ontsluitingsweg. Bij calamiteiten kan dit problemen opleveren. Bij toename van verkeer op de Binderendreef zal het lastiger worden om via de rotonde op de weg te komen.

Geluid

13. Er is alleen onderzoek gedaan naar het effect van het geluid ter hoogte van de spoortunnel. Woningen die het meest overlast ondervinden, zijn gesitueerd nabij de Binderendreef en met name bij de rotonde Helmondseweg-Binderendreef. Het kan niet zo zijn dat mensen aan de ene kant van de rotonde, dus binnen het onderzoeksgebied, meer last hebben van het spoor en het verkeer, dan de mensen die aan de andere kant van rotonde, net buiten het onderzoeksgebied, wonen.
14. Wij ervaren nog eens extra geluidsoverlast van het verkeer op de Helmondseweg. De drukte op de Helmondseweg zal ook toenemen door de plannen voor de verkoop van bouw kavels.
15. Wij ervaren nu al een hoge geluidbelasting die zorgt voor een vermindering van het wooncomfort in de tuin van de woning en 's nachts bij geopende ramen. Deze overlast is blijvend en zal alleen maar toenemen. En zorgt voor een waardevermindering van de woning.
16. De geluidskwaliteit aan de achterzijde van onze woning wordt op de RIVM site als slecht gekwalificeerd. En de maximale normen worden overschreden Lden 61-65 dB.
17. Wij verzoeken om een nader akoestisch onderzoek omtrent de toename van geluidsoverlast in de omgeving van de Binderendreef.

Luchtkwaliteit

18. Bij de berekening in de notitie Luchtkwaliteit met de NIBM-tool is uitgegaan van een toename van 457 voertuigen per etmaal. De toename ligt veel hoger nl. 6.550 mvt/etm.. Op basis hiervan is volgens NIBM-tool de luchtkwaliteit slecht en is nader onderzoek vereist.
19. Vreemd dat een onderzoek naar de luchtkwaliteit alleen bestaat uit het berekenen van een waarde aan de hand van een online tooltje en dat er niet gemeten is.
20. Dit gebied grenst aan een gebied met veel intensieve veeteelt. Daarnaast is de luchtkwaliteit in deze hele omgeving slecht. Wij vinden dan ook dat het plan niet voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer en dat er geen sprake is van 'gezond wonen'. Wij verzoeken om een nader onderzoek naar de huidige en toekomstige luchtkwaliteit vanwege de toename van het verkeer in het gebied langs de Binderendreef.

Trillingen

21. We ervaren trillingen van goederentreinen. Er is geen onderzoek gedaan naar het effect van de tunnel op het geluid en trillingen van deze treinen. Gaat het dreunen van de treinen via de tunnelbalk naar de grondlagen waar ook onze heipalen in zijn geplaatst?
22. Gaat er tijdens de aanleg van de tunnel geheid worden? Zo ja, dan kan dat gevolgen hebben voor de fundering en scheurvorming van ons huis.
23. De WOZ-waarde van onze woningen stijgt elk jaar enorm, terwijl de woonomgeving en het woonplezier enorm verminderd worden.

Alternatieve route

24. Wij willen niet dat de Binderendreef een verbindingsweg/sluiproute wordt naar het industrie-terrein, de N279 en Asten waar bij Nobis een grote overnachtingsplaats komt voor vrachtwagens. Alternatief route: nieuwe aansluiting thv Raktseweg, via de Biesdeel en Esdonk naar het Knoflookpad.

Reactie

1. Informatie over de spoortunnel aan de Binderendreef is verstrekt via project-nieuwsbrieven, en de site van de gemeente Deurne. Verder hebben lokale/regionale media uitgebreid aandacht besteed aan de plannen, waarbij ook langs die weg relevante informatie is gecommuniceerd met omwonenden en andere belanghebbenden. Ook heeft er overleg plaatsgevonden met ondernemers van bedrijven op Binderen-Zuid, grondeigenaren van (aangrenzende) percelen en is er contact geweest met omwonenden naar aanleiding van vragen.
Indiener had graag voorafgaand aan de formele procedure meer informatie ontvangen dan wel contact hierover gehad met de gemeente. Gebruikelijk is dat binnen dit soort trajecten een informatiebijeenkomst wordt georganiseerd voor buurtbewoners en andere belanghebbenden. In verband met de intelligente lockdown die er op dat moment was vanwege het coronavirus, was dit helaas niet mogelijk. Daarom hebben we ervoor gekozen om te communiceren via de nieuwsbrief spoortunnel. In de nieuwsbrief van maart 2020 is een vooraankondiging opgenomen van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan en is de mogelijkheid aangegeven dat op het moment van ter inzage legging zienswijzen kunnen worden ingediend. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan via de gebruikelijke kanalen gepubliceerd; Weekblad voor Deurne en website. Omwonenden en andere belanghebbenden zijn binnen de beperkingen ten gevolge van de coronacrisis uitgebreid geïnformeerd en inspraak was mogelijk via de gebruikelijke mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze.
2. 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 kan worden gemeld dat de planontwikkeling, het mogelijk maken van een spoortunnel bij de Binderendreef, niet zorgt voor een dusdanige ernstige aantasting dat hierdoor (juridisch) gezien sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de indiener. We verwijzen tevens naar onze reacties bij punt 7, 9, 13 en 18.
3. Het doel van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is het bevorderen van veilige en vlotte doorstroming van wegverkeer en treinen door middel van innovatieve kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Hiervoor heeft in 2013 een inventarisatie plaatsgevonden van overwegen met het meeste verbeterpotentieel ten opzichten van deze doelen. Dit heeft geleid tot een lijst van ongeveer 140 overwegen met het meeste verbeterpotentieel, de zogenoemde LVO-lijst.
In de LVO-lijst zijn twee overwegen opgenomen die in de gemeente Deurne zijn gelegen, namelijk Liesselseweg en Vlierdenseweg. De gemeente heeft in haar LVO aanvraag in overleg met ProRail ook een overweg betrokken die niet op de LVO-lijst staat, namelijk de Binderendreef. Deurne kiest hiermee voor een gebiedsgerichte aanpak. We beschouwen de drie over-

wegen (Liesselseweg, Vlierdenseweg en Binderendreef) als één systeem. De belangrijkste maatregel die de gemeente voorstelt, is een spoortunnel bij de Binderendreef. Het landelijke LVO-team heeft de gemeente gevraagd om de 'daadwerkelijke' effecten van deze en andere maatregelen (zuidelijke omlegging, aanvullende maatregelen) in beeld te brengen. Daartoe is een aanvullende verkeersanalyse (d.d. 1 september 2015, Kenmerk DRN033/Wrd/0002) gemaakt.

In de aanvullende verkeersanalyse zijn op basis van nieuwe gegevens nauwkeurigere berekeningen gemaakt. Daaruit is naar voren gekomen dat er niet twee maar drie prioritaire overwegen in Deurne zijn, namelijk ook de Binderendreef met een LVO-score van 45. De Vlierdenseweg met een LVO-score van 44 en de Liesselseweg met een LVO-score van 65 waren al prioritaire overwegen. Er is sprake van een prioritaire overweg als de score hoger is dan 40. Met de herijking van LVO-score is ook de Binderendreef een prioritaire overweg.

Verder is uit de aanvullende verkeersanalyse gebleken dat door de aanleg van een spoortunnel bij de Binderendreef het gebruik van de zuidelijke omlegging en de Binderendreef wordt gestimuleerd, waardoor minder verkeer gebruik zal maken van de andere twee overwegen Vlierdenseweg en Liesselseweg. Dit heeft een positief effect op de verkeersdrukke en veiligheidsrisico's bij die overwegen. Zo worden met de ingebruikname van de zuidelijke omlegging en de aanwezigheid van een spoortunnel bij de Binderendreef de problematiek van twee prioritaire overwegen opgelost (de Binderendreef en de Vlierdenseweg) en van een derde prioritaire overweg (Liesselseweg) gereduceerd.

4. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met de zone van 200 meter. Verondersteld wordt dat hier wordt bedoeld de breedte van geluidszones langs wegen binnen stedelijk gebied. Deze zone van 200 meter heeft betrekking op het weggedeelte dat fysiek gewijzigd wordt. Wijzigingen aan bestaande wegen kunnen invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande woningen. De realisering van een tunnel in de Binderendreef betekent een fysieke wijziging aan de weg. Daarom is een zogenaamd reconstructieonderzoek in de zin van de Wet geluidhinder nodig. Het betreft hier de beschouwde geluidszone voor het reconstructieonderzoek in het kader van de Wet geluidhinder. De omgeving buiten de zone van 200 meter wordt onderzocht in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Hiertoe is een aanvullend onderzoek gedaan voor de aspecten verkeersveiligheid en doorstroming, geluid en luchtkwaliteit. We verwijzen tevens naar onze reactie bij punt 7, 9, 13 en 18.
5. De verbreding van de N270 Helmond-Deurne bevindt zich in de planstudiefase. Besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Alleen plannen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, kunnen worden meegenomen bij de beoordeling van onderhavig plan. Eventuele (indirecte) gevolgen van de verbreding van de N270 ter plaatsen van de kruising Binderendreef moet binnen het project N270 Helmond-Deurne worden onderzocht.
6. Het kruispunt N270 – Binderendreef valt ook binnen het studiegebied van de planstudie N270 Helmond-Deurne. Binnen deze planstudie moet een verkeerslichtenregeling worden ontworpen die zorgt voor een robuuste afwikkeling naar de toekomst toe (om die reden is dit kruispunt niet meegenomen in de verkeersstudie voor de Binderendreef). Daarnaast is de afstand tussen deze verkeerslichtenregeling en de tunnel Binderendreef met ruim 800 meter groot genoeg dat deze elkaar niet negatief beïnvloeden.
7. Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullend onderzoek uitgevoerd door Goudappel voor de aspecten verkeerveiligheid en doorstroming, geluid en luchtkwaliteit. Dit heeft gere-

sulteerd in twee rapportages: Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef (d.d. maart 2021, kenmerk 008213.20210219.R2.03) en Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef (d.d. 10 maart 2021, 008213.20210219.R2.03). Deze zijn als bijlagen 21 respectievelijk 22 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de onderzoeken is gebleken dat door de komst van de spoortunnel en/of de snelheidsverhoging op de Binderendreef (ten zuiden van de rotonde Industrieweg) van 50 km/u naar 70 km/u:

- geen knelpunten ontstaan met betrekking tot doorstroming op kruispunten en wegvakken, ook niet voor de zijtakken van de onderzochte kruispunten;
- de intensiteiten op zowel de Binderendreef als op de Helmondseweg en Industrieweg binnen de streefwaarde blijven en daarmee niet leiden tot verkeersonveiligheid;
- geen sprake is van significante, waarneembare toenames van de geluidsbelasting langs de beschouwde wegen ten opzichte van de referentie situatie. Met betrekking tot de totale geluidssituatie wordt de milieugezondheidskwaliteit, conform de Gezondheids Effect Screening (GES)- methodiek, hier niet als onvoldoende beoordeeld;
- langs alle beschouwde wegen ruim aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

8. We verwijzen naar punt 7.

Langzaam verkeer; voetgangers en fietsers

9. Met de aanleg van de tunnel in de Binderendreef wordt de doorstroming bevorderd, maar er zal ook sprake zijn van een toename van het verkeer op de Binderendreef, Helmondseweg (oost) en Industrieweg. In de Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef is tevens onderzocht wat een toename van het verkeer betekent voor de inrichting en verkeerveiligheid op de verschillende wegvakken rondom de tunnel. Om dit te toetsen is gebruik gemaakt van de Wegenscan, opgesteld door Goudappel. De wegenscan toetst aan de hand van de verschillende landelijke richtlijnen of functie, gebruik en inrichting van de weg in balans zijn. De wegenscan werkt op basis van de principes in Duurzaam Veilig.

De wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm-functie-gebruik van de weg. Op wegen in een stedelijke omgeving en wegen die (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een veilige manier kan worden afgewikkeld, zonder de belangen van de andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan nog worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst?

Op basis van de aspecten functie en vormgeving geldt voor het kruispunt Binderendreef-Helmondseweg volgens de wegenscan als streefwaarde een maximale intensiteit van:

- 18.000 mvt/etm voor de Binderendreef,
- 8.000 mvt/etm voor Helmondseweg oost en
- 4.000 mvt/etm voor Helmondseweg west.

De verwachting is dat circa 12.000 - 17.000 mvt/etm gebruik maken van de Binderendreef, circa 4.500 mvt/etm van Helmondseweg oost en circa 1.800 mvt/etm van Helmondseweg west.

Gelet op het bovenstaande blijven de intensiteiten op zowel de Binderendreef als op de Helmondseweg (oost en west) binnen de streefwaarden en leiden daarmee niet tot een onveilige verkeerssituatie. Daarnaast zijn voor fietsverkeer aparte voorzieningen aanwezig in de vorm van een fietspad/parallelweg op de Helmondseweg oost. De Helmondseweg west is een 30 km/uur weg met fietsstroken. Een kanttekening uit de analyse is wel dat de breedte van de middengeleiders van de rotonde aan de krappe kant is. Een middengeleider met fietsverkeer is bij voorkeur minimaal 3,00 m breed om goed en veilig te kunnen opstellen. Dit is een aandachtspunt dat met de reconstructie van de rotonde in de komende onderhoudsperiode moet worden aangepakt.

10. Onderkend wordt dat de fietsoversteek van de Binderendreef veiliger moet. Dat blijkt ook het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2010 (verder GVVP). In het GVVP-2010 is een lijst opgenomen met gewenste maatregelen. Hierin is onder 2.11 opgenomen:

Nr.	Omschrijving	Doel	Beoogt effect
2.11	Oplossing veilige oversteek fietsers rotonde Binderendreef - Oude Helmondseweg	Het realiseren van een veilige oversteek van de Binderendreef	Verbeteren verkeersveiligheid en stimuleren fietsgebruik

Aan bovenstaand beleid is nog geen uitvoering gegeven. Naast de gewenste maatregelen in het kader van het GVVP staan de rotondes Binderendreef ook op de projectenlijst voor periodiek onderhoud. Het realiseren van een veilige oversteek is voor de uitvoerbaarheid van onderhoudig plan niet strikt noodzakelijk, maar wel wenselijk. Dit zal in het kader van het hierboven genoemde beleid en/of bij periodiek onderhoud worden aangepakt.

Daarnaast loopt op dit moment het proces om te komen tot een nieuw Mobiliteitsplan voor de gemeente Deurne. Daarvoor zijn al veel inhoudelijke en procesmatige stappen ondernomen zoals een digitale enquête die in 2020 is uitgezet onder de inwoners. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer krijgt nadrukkelijk aandacht in het gemeentelijke mobiliteitsplan en de snelfietsroutes Helmond – Deurne en Deurne – Venlo worden daarin ook meegenomen. Verder biedt de ontwikkeling van een spoortunnel ook kansen voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur in Deurne-west. Zo maakt de realisatie van een snelroute fietspad tussen Deurne en Helmond onderdeel uit van deze verbeterslag. De fietsroute beoogt een veilige, snelle en comfortabele route tussen de twee gemeenten en vormt een belangrijke schakel in een groter geheel (snelfiets-route Venlo-Deurne-Helmond). Om deze route zo optimaal mogelijk te realiseren vormt de realisatie van de spoortunnel ook een kans om de fietsroute ongelijkvloers over de Binderendreef aan te leggen. Zo ontstaan er geen / minder conflicten met fietsverkeer, ter hoogte van de rotonde(s). De gemeente onderzoekt momenteel de mogelijkheden hiertoe.

11. Gelet op een streefwaarde voor de maximale intensiteit van 4.000 mvt/etm voor Helmondseweg west in combinatie met de verwachten intensiteit van 1.800 mvt/etm zal een eventuele uitbreiding van ORO niet tot een knelpunt leiden.
12. Er is een tweede ontsluiting en dat is de Helmondseweg richting Helmond. Normaliter is deze afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, maar bij calamiteiten kan hier natuurlijk wel gebruik van worden gemaakt.

Geluid

13. Wijzigingen aan bestaande wegen kunnen invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande woningen. De realisering van een tunnel in de Binderendreef betekent een fysieke wijziging aan de weg. Een fysieke wijziging is dáár waar de weg wordt aangepast om de onderdoorgang mogelijk te maken. Vanwege deze fysieke wijziging is een zogenaamd reconstructieonderzoek in de zin van de Wet geluidhinder uitgevoerd. Naast het reconstructie onderzoek moet ook de omgeving buiten de zone van 200 meter worden onderzocht in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. De woning van de indiener ligt buiten de 200 meter geluidszone van het reconstructieonderzoek. Om inzicht te krijgen in de indirecte geluidhinder is een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is per situatie de geluidsbelasting berekend en bepaald wat het verschil is in geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie. Uitgaande van de variant met tunnel en snelheidsverhoging (variant met de hoogste toename van verkeer t.o.v. referentie), neemt de geluidbelasting op de woning van de indiener ten opzichte van de referentiesituatie met 1,14 dB toe.
Er is sprake van 'gevolgen elders' indien sprake is van een geluidstoename van 2 dB of meer. Een geluidstoename van 2 dB wordt als significante, waarneembare toename van de geluidsbelasting beschouwd. Geluidsverschillen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en worden daarom als niet significant beschouwd. De aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising leidt niet tot significante, waarneembare toenames van de geluidsbelasting op de woning van de indiener.
14. De geluidssituatie ten gevolge van het verkeer op de Helmondseweg is beschouwd in het aanvullend uitgevoerde akoestisch onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat geen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting als gevolg van de aanleg van een ongelijkvloerse spoorkruising in de Bindendreef. De beoogde snelheidsverhoging op de Binderendreef zorgt niet voor significante toenames van de geluidsbelasting langs de Helmondseweg. Ook wanneer beide plannen gezamenlijk worden beschouwd, is geen sprake van significante toenames van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Helmondseweg.
15. Naast de indirecte geluidhinder als gevolg van de boogde plannen is er ook gekeken naar de totale geluidbelasting in relatie tot de milieugezondheidskwaliteit. Voor de beoordeling hiervan is aansluiting gezocht bij de gezondheidseffectscreening (GES) methode (GGD-GHOR Nederland 2018: Gezondheidseffectscreening - Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming). De GES-methodiek geeft de mogelijkheid een kwalitatieve beoordeling aan de leefomgeving toe te kennen, naast de kwantitatieve beoordeling uit de wet- & regelgeving. In de GES-methodiek is de relatie tussen de geluidsbelasting en hindermaat gebaseerd op de dosis-effectrelaties uit de Methode Miedema. In de GES-methodiek wordt een geluidsbelasting groter dan 63 dB als "onvoldoende" beschouwd. Daarom is in de beoordeling van de geluidssituatie rond de Binderendreef deze waarde als maximaal aanvaardbare waarde aangehouden. Om de beoordeling te kunnen maken is de totale geluidbelasting van de aanpalende woningen in beeld gebracht; bijlage D van de Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef. Dit is de geluidsbelasting van alle geluidsbronnen gezamenlijk. Hierbij is rekening gehouden met het totale wegverkeer en de spoorlijn. De totale geluidbelasting bedraagt op de 1ste verdieping van de woning van de indiener 59 dB in het geval van een tunnel en snelheidsverhoging. De totale geluidbelasting ligt daarmee ruim onder 63 dB, wat als maximaal aanvaardbare waarde wordt beschouwd. De plannen zorgen niet voor een significante toename

van de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie, waarmee de milieugezondheidskwaliteit nagenoeg gelijk blijft.

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

16. Voor het beschouwen van de geluidssituatie is een geluidsmodel opgesteld waarmee specifiek de situatie langs de Binderendreef in beeld is gebracht. Het model is opgesteld conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Daarbij is rekening gehouden met elementen in de omgeving zoals de rotonde (correctie optrekkend/afremmend verkeer) en de aanwezigheid van een grondwal. Hiermee geeft het geluidsmodel een gedetailleerder beeld van de geluidssituatie ten opzichte van de meer algemene data van het RIVM. (Het noordelijk deel van de Binderendreef (ten noorden van de rotonde Helmondseweg) wordt niet fysiek aangepast. Daarmee valt de situatie voor de woningen langs dit wegdeel buiten het reconstructieonderzoek en is toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder (reconstructie) niet van toepassing.) In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de indirecte planeffecten onderzocht. De plannen zorgen niet voor een significante toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie.
17. Naar aanleiding van de zienswijze is door Goudappel een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd; Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef (d.d. 10 maart 2021, 008213.20210219.R2.03). Deze is als bijlage 22 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Uit dit akoestisch onderzoek is gebleken dat geen sprake is van significante, waarneembare toenames van de geluidsbelasting langs de beschouwde wegen ten opzichte van de referentie situatie. En de totale geluidssituatie wordt met betrekking de milieugezondheidskwaliteit, conform de Gezondheids Effect Screening (GES)- methodiek, hier niet als onvoldoende beoordeeld.

Luchtkwaliteit

18. Deze zienswijze geeft ons aanleiding om een nader onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren. Dit onderzoek is opgenomen in de Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef, paragraaf 5.2 Onderzoek luchtkwaliteit. Hieruit is gebleken dat langs alle beschouwde wegen en daarmee ook ter plaatse van de woning van de indiener, ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. In geen geval zijn significante concentratietoenames groter dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend, ook niet wanneer naast de ondertunneling de beoogde snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Zowel in de referentiesituatie als in de beschouwde plansituaties, wordt ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Daarmee draagt het project 'niet in betekende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van de beoogde plannen.
19. Het beoordelen van toekomstige situatie is alleen mogelijk op basis van modellen. De achtergrondconcentraties en emissiefactoren uit het gehanteerde rekenmodel zijn onder meer gebaseerd op metingen. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007).
20. Het onderzoek is uitgevoerd met verkeerscijfers die representatief zijn voor de toekomstige si-

tuatie in 2030. Daarnaast is gerekend met de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2020. Omdat de luchtkwaliteit in de toekomst verbetert, door maatregelen als het aanscherpen van emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens, het stimuleren van elektrisch rijden en schoner openbaar vervoer, is hiermee een worst-case scenario beschouwd. In de achtergrondconcentraties is rekening gehouden met bronnen van luchtvervuiling in de omgeving zoals industrie, agrarische bedrijven en grotere wegen. Zowel in de referentiesituatie als in de beschouwde plansituaties, wordt ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan.

Trillingen

21. Voor nieuwe woningbouwontwikkelingen nabij het spoor hanteert ProRail de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gepubliceerd in mei 2019. In deze handreiking wordt gesteld dat bij nieuwbouwontwikkelingen van woningen buiten 250 meter van het spoor het aspect trillingen niet relevant is. De afstand van de woning van de indiener tot het spoor bedraagt ca 270 m. Hoewel het hier geen nieuwbouw betreft kan in die zin wel een vergelijk worden gemaakt dat als geen trillinghinder is te verwachten bij nieuwbouw deze ook niet is te verwachten bij bestaande bouw ter plaatse. Gelet hierop in combinatie met hetgeen is gesteld in de notitie trillingen Tunnel Binderendreef Deurne geeft de zienswijze ons geen aanleiding om het aspect trillingen nader te onderzoeken.
22. Deze zienswijze gaat niet over 'de goede ruimtelijke ordening' zoals die in het kader van een bestemmingsplanprocedure ter beoordeling voorligt. Het (juridisch) kader bij de vaststelling van het bestemmingsplan ziet op de geboden gebruiks- en bouwmogelijkheden. Daar gaat deze zienswijze niet over. Deze zienswijze gaat over verwachte overlast tijdens de bouw van de tunnel, dat is de uitvoeringsfase. Voorop staat dat bij de uitvoering van werkzaamheden de nodige zorgvuldigheid in acht moet worden genomen. In dat verband zullen wij te zijner tijd afspraken maken met de uitvoerend aannemer. Aanvullend nog het volgende: In Nederland is de hoofdregel dat eenieder zijn eigen schade draagt, tenzij iemand anders voor die schade aansprakelijk is. Doorgaans zal dit de partij zijn die de schade daadwerkelijk veroorzaakt. Bij bouwwerkzaamheden is dat in veel gevallen niet de opdrachtgever, maar een partij die in opdracht van hem de werkzaamheden uitvoert. Bij het uitvoeren van werkzaamheden dient de benodigde zorgvuldigheid in acht genomen te worden. Indien door een partij onrechtmatig wordt gehandeld kan deze hiervoor aansprakelijk worden gesteld.
23. In het geval de indiener van mening is dat het woongenot is verminderd als gevolg van toenemende geluidsoverlast of andere hinder, dan staat de mogelijkheid open om een bezwaarschrift tegen de WOZ-beschikking in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.

Alternatieve route

24. De Binderendreef maakt onderdeel uit van een gebiedsontsluitingstructuur zoals deze ook is opgenomen in de Structuurvisie Deurne 2030 en het gemeentelijk verkeersplan. Deze structuur zorgt ervoor dat woongebieden en bedrijventerrein goed bereikbaar zijn. Daarbij wil de gemeente het doorgaande verkeer zoveel mogelijk stimuleren via de randwegenstructuur en zo min mogelijk door het centrum.

Conclusie

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

- In de toelichting is in paragraaf 4.1 Verkeerskundige aspecten de tekst aangevuld wat betreft de verkeerseffecten en de verkeersveiligheid en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).
- In de toelichting is in paragraaf 4.2.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft de indirecte hindergeluid, de tekst wat betreft het reconstructie onderzoek is aangepast en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 22);
- In de toelichting is in paragraaf 4.3.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft het luchtkwaliteit en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).

2.2. Zienswijze 2 (Frans Babylonstraat 1)

Samenvatting

1. Binnen het plan ligt de unanieme focus op de spoortunnel, zijnde het gebied tussen de twee aangrenzende rotondes. Daarbij wordt volledig voorbij gegaan aan de gevolgen daarvan voor de directe omgeving. En die hinder naar de directe omgeving is er zeker.
2. Als doorgangsweg van de N270 naar de A67 is de Binderendreef ongeschikt, ook met de beoogde spoortunnel, omdat deze tussen twee woonwijken ligt. Er liggen daarom op een relatief kort traject domweg veel te veel obstakels om een vlotte verkeersafhandeling te waarborgen.
3. Er is een toename van 7.700 mvt/etm. naar 13.000 mvt/etm. Dit zorgt voor een toename in geluid en fijn stof. Aan de luchtkwaliteitseisen wordt niet voldaan. In de rekentool wordt namelijk gerekend met een toename van slechts 457 mvt/etm., terwijl het aantal in werkelijkheid een factor 15 hoger ligt. De getrokken conclusie is volslagen incorrect. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is noodzakelijk.
4. De maximum snelheid op de Binderendreef wordt verhoogt van 50 naar 70 km/uur. Dit betekent nog meer verkeerslawaaï.
5. Wanneer de verkeersstroom op de Binderendreef met maar liefst 70% gaat toenemen zal het voor kruisend verkeer alleen maar moeilijker worden om een rotonde veilig “te nemen”. Zodra men langer moet wachten, gaat men risico’s nemen om er nog snel tussendoor te glippen.
6. Verkeerstoename op de Binderendreef zorgt ook voor een verkeerstoename op de Helmondseweg richting centrum. Daar wordt nu al hard gereden wat gepaard gaat met heel veel geluidsoverlast. Er wordt gezegd dat daarop wordt gehandhaafd, maar wij merken daar niets van. Maar onze WOZ waarde stijgt wel.
7. Komend uit de richting van de spoorlijn en fietsend richting Deurne centrum zijn er diverse manieren om de Helmondseweg over te steken. Ook zijn er twee schuine paden gecreëerd door onbedoelde gewoontes die later door de gemeente zijn verhard. Kortom: er is sprake van een onduidelijke en daarmee onveilige situatie voor fietsers ter hoogte van de Drukkerij van Kessel.

Drietal bijzondere punten

8. In het ontwerpbestemmingsplan worden “waarneempunten” genoemd die verder verwijderd liggen van de spoortunnel dan bijv. Frans Babylon 1, 3 en 5.
9. Het stellen van Hogere waarde op het moment dat niet kan worden voldaan is onacceptabel.
10. Het is absoluut verwerpelijk dat economische belangen prevaleren boven dat van welzijn en gezondheid van bewoners in het gedeelte waarin sprake is van “externe veiligheid”.

Verzoek

11. Breidt het onderzoeksgebied uit en neem traject nr. 1 ook op bij metingen ter waarborging van een betere luchtkwaliteit en een gezonde leefomgeving, beperking geluidshinder i.p.v. toename, maximalisering van de verkeersveiligheid.

Reactie

1. Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullend onderzoek uitgevoerd door Goudappel voor de aspecten verkeerveiligheid en doorstroming, geluid en luchtkwaliteit. Dit heeft geresulteerd in twee rapportages: Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef (d.d. maart 2021,

kenmerk 008213.20210219.R2.03) en Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef (d.d. 10 maart 2021, 008213.20210219.R2.03). Deze zijn als bijlagen 21 respectievelijk 22 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de onderzoeken is gebleken dat door de komst van de spoortunnel en/of de snelheidsverhoging op de Binderendreef (ten zuiden van de rotonde Industrieweg) van 50 km/u naar 70 km/u:

- geen knelpunten ontstaan met betrekking tot doorstroming op kruispunten en wegvakken, ook niet voor de zijtakken van de onderzochte kruispunten;
 - de intensiteiten op zowel de Binderendreef als op de Helmondseweg en Industrieweg binnen de streefwaarde blijven en daarmee niet leiden tot verkeersonveiligheid;
 - geen sprake is van significante, waarneembare toenames van de geluidsbelasting langs de beschouwde wegen ten opzichte van de referentie situatie. Met betrekking tot de totale geluidssituatie wordt de milieugezondheidskwaliteit, conform de Gezondheids Effect Screening (GES)- methodiek, hier niet als onvoldoende beoordeeld;
 - langs alle beschouwde wegen ruim aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.
2. De A67, N270 en N279 vormen de hoofdontsluiting voor Deurne in de regio en verder. Op deze wegen is een goede en veilige doorstroming essentieel voor het (economisch) functioneren van Deurne, maar ook van de regio. Door realisatie van de omleiding Vlierden, de doortrekking van de Binderendreef en de zuidelijke omlegging (Knoflookpad) is een structuur ontstaan waarover nu en in de toekomst het verkeer naar Deurne kan worden afgewikkeld. Hiermee is uitvoering gegeven aan in het verleden gemaakte beleidskeuzes. Het doorgaande verkeer door het centrum kan daardoor worden beperkt in de vorm van afwaarderen van de Vlierdenseweg – Stationsstraat en een vrachtautoverbod. Een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn bij de Binderendreef versterkt dat. Dit komt zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van het centrum ten goede. Voor de afwikkeling van het autoverkeer wordt gestimuleerd om gebruik te maken van de hoofdontsluiting, zodat doorgaand verkeer door verblijfsgebieden en het buitengebied zoveel mogelijk wordt voorkomen.
 3. De zienswijze geeft ons aanleiding om een nader onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren. Dit onderzoek is opgenomen in de Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef, paragraaf 5.2 Onderzoek luchtkwaliteit. Hierin zijn de concentraties langs de Binderendreef getoetst aan de normen uit de Wet milieubeheer. Tevens is beoordeeld in hoeverre de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit het onderzoek is gebleken dat langs alle beschouwde wegen dus ook ter plaatse van de woning van de indiener ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. In geen geval zijn significante concentratietoenames groter dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend, ook niet wanneer naast de onder-tunneling de beoogde snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Daarmee draagt het project 'niet in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van de beoogde plannen. Zowel in de referentiesituatie als in de beschouwde plansituaties, wordt ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan.
 4. De voorgenomen planontwikkeling maakt de aanleg van de tunnel in de Binderendreef mogelijk. In de aanvullende onderzoeken is naast de beoogde aanleg van de spoortunnel tevens een doorkijk gemaakt naar de situatie met een snelheidsverhoging op de Binderendreef, ten zui-

den van de Industrieweg. Dit betreft het verhogen van de maximum snelheid van 50 km/uur naar 70 km/uur. Ter hoogte van de spoorkruising is geen sprake van een snelheidsverhoging. Hier is en blijft de maximum snelheid 50 km/uur. Uit de verkeersanalyse blijkt dat de snelheidsverhoging zorgt voor een toename van verkeer op de Binderendreef (+ 800 - 1.000 mvt/etm) ten opzichte van de referentiesituatie 2030. Als gevolg van dit extra verkeer neemt de geluidbelasting ter plaatse van de woning van de indiener met 0,37 dB toe. In het geval van een tunnel en snelheidsverhoging (+ 2.800-3.700 mvt/etm.) bedraagt de geluidstoename ten opzichte van de referentie situatie 1,01 dB. Er is sprake van 'gevolgen elders' als het geluid toeneemt met 2 dB of meer. Een geluidstoename van 2 dB wordt als significante, waarneembare toename van de geluidsbelasting beschouwd. Geluidsverschillen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en daarmee als niet significant beschouwd. De aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising leidt niet tot significante, waarneembare toenames van de geluidsbelasting op de woning van de indiener.

Ook is er gekeken of er wellicht vanuit de totale geluidbelasting met betrekking de milieugezondheidskwaliteit aanleiding bestaat tot het treffen van maatregelen. Voor de beoordeling hiervan is aansluiting gezocht bij de gezondheidseffectscreening (GES) methode (GGD-GHOR Nederland 2018: Gezondheidseffectscreening - Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming). De GES methodiek geeft de mogelijkheid een kwalitatieve beoordeling aan de leefomgeving toe te kennen, naast de kwantitatieve beoordeling uit de wet- & regelgeving. In de GES-methodiek is de relatie tussen de geluidsbelasting en hindermaat gebaseerd op de dosis-effectrelaties uit de Methode Miedema. In de GES-methodiek wordt een geluidsbelasting groter dan 63 dB als "onvoldoende" beschouwd. Daarom is in de beoordeling van de totale geluidssituatie rond de Binderendreef deze waarde als maximaal aanvaardbare waarde beschouwd. Om de beoordeling te kunnen maken is de totale geluidbelasting van de aanpalende woningen in beeld gebracht; bijlage D van de Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef. Dit is de geluidsbelasting van alle geluidsbronnen gezamenlijk. Hierbij is rekening gehouden met het totale wegverkeer en de spoorlijn. De totale geluidbelasting bedraagt op de 1ste verdieping van de woning van de indiener 60 dB in het geval van een tunnel en snelheidsverhoging. De totale geluidbelasting ligt daarmee ruim onder 63 dB, wat als maximaal aanvaardbare waarde wordt beschouwd. Derhalve bestaat er vanuit de GES-methodiek benadering geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidshinder te beperken. De plannen zorgen niet voor een significante toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie, waarmee de milieugezondheidskwaliteit nagenoeg gelijk blijft.

5. Uit de Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef is gebleken dat als gevolg van de aanleg van de spoortunnel verschillende verschuivingen van verkeersstromen ontstaan. Zo neemt het verkeer op de Binderendreef met 22% toe ten opzichte van de referentiesituatie 2030 (variant 1) en zal het verkeer op de Vlierdenseweg af nemen met 15 tot 20%, doordat er een aantrekkelijker verbinding is ontstaan via de randwegen. Dit geldt voor zowel doorgaand- als bestemmingsverkeer. Verder blijkt uit de analyse dat door de komst van de spoortunnel sprake is van een toename van het verkeer op de Helmondseweg en Industrieweg met 13 respectievelijk 17%.

De combinatie van de spoortunnel en snelheidsverhoging van 50 km/uur naar 70 km/uur ten opzichte van de referentiesituatie 2030 (variant 2) zorgt voor de grootste toename van ver-

keer op de randwegen (met 29% op de Binderendreef) en daarmee ook voor de grootste afname van verkeer op de Vlierdenseweg (-30%) en in het centrum van Deurne (Heuvelstraat) (-12%).

Enkel de snelheidsverhoging op de randwegen van 50 km/uur naar 70 km/uur ten opzichte van de referentiesituatie 2030 (Variant 3) zorgt voor een toename van het verkeer op de randwegen en met name op het Knoflookpad en de Theo van Doesburgstraat zo blijkt uit de verkeersanalyse. De toename van het verkeer op de Binderendreef en Vlierdendreef is dan beperkt met 6 tot 8% respectievelijk 8%.

In onderstaande tabel is de verkeersafwikkeling als gevolg van de toename van het verkeer op de rotonde Binderendreef-Helmondseweg per variant uitgedrukt in I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit-verhouding) weergegeven. De I/C-verhouding is maatgevend om te bepalen of een kruispunt het verkeer goed kan afwikkelen. De intensiteiten in de kruispuntstromen zijn uitgedrukt in personenauto-equivalenten per uur (pae/uur). Het gaat hierbij om 1-uurskruispuntstromen tijdens het drukste ochtendspits- en avondspitsuur. Wanneer de I/C-verhouding lager is dan 0,7 is een goede verkeersafwikkeling met de berekende vormgeving mogelijk. Bij een I/C verhouding tussen 0,7 en 0,8 is een nadere analyse gewenst.

		I/C-verhouding	Gem. wachttijd (sec/pae)	Gem. wachtrij (VOERTUIGEN)
Referentiesituatie	OS	0,42	4,7	1,7
	AS	0,51	5,5	2
Variant 1	OS	0,53	6	2,1
	AS	0,63	7,5	2,7
Variant 2	OS	0,57	6,5	2,3
	AS	0,67	8,3	3
Variant 3	OS	0,47	5,2	1,9
	AS	0,56	6,2	2,3

Op de rotonde Binderendreef-Helmondseweg neemt het verkeer toe. Desondanks blijft de I/C-verhouding voor alle varianten onder de verzadigingsgrens van 0,7. Ook de daaraan gekoppelde wachttijden en wachtrijlengtes zijn laag met respectievelijk circa 8 seconden en 3 voertuigen. Ook voor de overige rotondes wordt de streefwaarde niet overschreden. Door de komst van de spoortunnel en/of de snelheidsverhoging van 50 km/uur naar 70 km/uur ontstaan geen knelpunten met betrekking tot doorstroming op kruispunten en wegvakken, ook niet voor de zijtakken van de onderzochte kruispunten.

- Op de Helmondseweg oost zal een groei van verkeer plaatsvinden van 15% naar 4.600 mvt/etm, uitgaande van situatie van tunnel en snelheidsverhoging ten opzichte van de referentie situatie 2030. Hiermee valt deze weg binnen de streefwaarde voor de maximale intensiteit van 8.000 mvt/etm. Gelet hierop zijn er geen knelpunten te verwachten.

Tevens is de geluidssituatie ten gevolge van het verkeer op de Helmondseweg beschouwd in het aanvullend uitgevoerde akoestisch onderzoek. Uit dit onderzoek blijkt dat geen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting als gevolg van de aanleg van een ongelijkvloerse spoorkruising in de Bindendreef. De beoogde snelheidsverhoging op de Binderendreef zorgt niet voor significante toenames van de geluidsbelasting langs de Helmondseweg.

Ook wanneer beide plannen gezamenlijk worden beschouwd, is geen sprake van significante toenames van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Helmondseweg.

In het geval de indiener van mening is dat het woongenot is verminderd als gevolg van toenemende geluidsoverlast, dan staat de mogelijkheid open om een bezwaarschrift tegen de WOZ-beschikking in te dienen bij de gemeente. Dit betreft een aparte procedure.

Het voldoen aan de maximumsnelheid van 50 km/uur is een zaak van handhaven door de politie en valt buiten het kader van deze bestemmingsplanprocedure.

7. Onderkend wordt dat de fietsoversteek van de Binderendreef veiliger moet. Dat blijkt ook het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2010. In het GVVP-2010 is een lijst opgenomen met gewenste maatregelen. Hierin is onder 2.11 opgenomen:

Nr.	Omschrijving	Doel	Beoogt effect
2.11	Oplossing veilige oversteek fietsers rotonde Binderendreef - Oude Helmondseweg	Het realiseren van een veilige oversteek van de Binderendreef	Verbeteren verkeersveiligheid en stimuleren fietsgebruik

Aan bovenstaand beleid is nog geen uitvoering gegeven. Naast de gewenste maatregelen in het kader van het GVVP staan de rotondes Binderendreef ook op de projectenlijst voor periodiek onderhoud. Het realiseren van een veilige oversteek is voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan niet strikt noodzakelijk, maar wel wenselijk. Dit zal in het kader van het hierboven genoemde beleid en/of bij periodiek onderhoud worden aangepakt.

Daarnaast loopt op dit moment het proces om te komen tot een nieuw Mobiliteitsplan voor de gemeente Deurne. Daarvoor zijn al veel inhoudelijke en procesmatige stappen ondernomen zoals een digitale enquête die in 2020 is uitgezet onder de inwoners. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer krijgt nadrukkelijk aandacht in het gemeentelijke mobiliteitsplan en de snelfietsroutes Helmond – Deurne en Deurne – Venlo worden daarin ook meegenomen.

Verder biedt de ontwikkeling van een spoortunnel ook kansen voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur in Deurne-west. Zo maakt de realisatie van een snelroute fietspad tussen Deurne en Helmond onderdeel uit van deze verbeterslag. De fietsroute beoogt een veilige, snelle en comfortabele route tussen de twee gemeenten en vormt een belangrijke schakel in een groter geheel (snelfiets-route Venlo-Deurne-Helmond). Om deze route zo optimaal mogelijk te realiseren vormt de realisatie van de spoortunnel ook een kans om de fietsroute ongelijkvloers over de Binderendreef aan te leggen. Zo ontstaan er geen / minder conflicten met fietsverkeer, ter hoogte van de rotonde(s). De gemeente onderzoekt momenteel de mogelijkheden hiertoe.

Drietal bijzondere punten

8. Onduidelijk is wat hiermee wordt bedoeld. In het akoestisch onderzoek reconstructie zijn enkel Helmondseweg 109a en 113 opgenomen. Deze liggen dichtbij de voorgenomen ontwikkeling dan de woning van de indiener.
9. De geluidwetgeving verplicht ons dat wanneer er sprake is van een fysieke wijziging van de weg een reconstructie-onderzoek moet worden uitgevoerd. Indien hieruit blijkt dat sprake is

van een significante toename van het geluid dan biedt dezelfde wetgeving de mogelijkheid om onder voorwaarden een hogere waarde te verlenen.

10. Het gaat niet om economische belangen, maar om het belang van de bereikbaarheid. De verbetering van de bereikbaarheid bestaat in eerste instantie uit het bieden van een goede structuur van gebiedsontsluitingswegen rondom Deurne, waarover het autoverkeer wordt afgewikkeld in combinatie met snelle rechtstreekse routes naar de kernen Vlierden, Liessel, Neerkant en Helenaveen.

Verzoek

11. Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullend onderzoek uitgevoerd door Goudappel voor de aspecten verkeerveiligheid en doorstroming, geluid en luchtkwaliteit. Dit heeft geresulteerd in twee rapportages: Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef (d.d. maart 2021, kenmerk 008213.20210219.R2.03) en Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef (d.d. 10 maart 2021, 008213.20210219.R2.03). Voor de conclusie van de rapportages verwijzen we naar onze reactie bij punt 1.

Conclusie

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

- In de toelichting is in paragraaf 4.1 Verkeerskundige aspecten de tekst aangevuld wat betreft de verkeerseffecten en de verkeersveiligheid en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).
- In de toelichting is in paragraaf 4.2.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft de indirecte hindergeluid, de tekst wat betreft het reconstructie onderzoek is aangepast en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 22);
- In de toelichting is in paragraaf 4.3.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft het luchtkwaliteit en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).

2.3. Zienswijze 3 (Frans Babylonstraat 5)

Samenvatting

1. De aanleg van de tunnel heeft consequenties op de omgeving die onvoldoende benoemd of onderzocht zijn in het ontwerpbestemmingsplan.
2. Afgelopen jaren heeft de gemeente geïnvesteerd in het verplaatsen van verkeer van het centrum naar de route Binderendreef.
 - Snelheidsverhoging Binderendreef van 50 km naar 80 km per uur na realisatie spoortunnel om de Vlierdenseweg en Fabriekstraat te ontlasten (bron: Weekblad voor Deurne, 21 juni 2018). Het woon- en leefklimaat langs die wegen zal iets verbeteren, omdat het verkeer afneemt. Langs de Binderendreef zal deze juist verslechteren door de toename van verkeer.
 - Instellen verbod op doorgaand vrachtverkeer door het centrum van Deurne (bron: Weekblad voor Deurne, 31 januari 2019). Er is een omleiding via route Binderendreef aangelegd met bewegwijzering. Aanleiding trillingen en fijnstof. Met deze maatregel is aangekondigd dat dit verkeersbesluit niet moet leiden tot een nieuw probleem op een andere locatie. Volgen een artikel uit het weekblad van Deurne van 23 mei 2019 zullen per dag 212 vrachtwagens worden omgeleid. Trillingen en fijn stof zijn dus verplaatst naar de Binderendreef.

Veiligheid

3. De stevige toename van het verkeer leidt tot onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Enkele jaren geleden is een oversteekplaats gecreëerd tussen de twee woonwijken, maar deze ligt "uit de route" voor de schoolgaande jeugd. Daarnaast belemmert deze met stoplichten beveiligde oversteek de doorstroming van de Binderendreef bij veelvuldig gebruik. Verzocht wordt om een nader onderzoek naar de verkeerveiligheid op het wegdek tussen Spoortunnel en de N270 en een oplossing voor onveilige situatie op te nemen in het bestemmingsplan.

Geluid

4. Om 05.00 uur word ik wakker door vrachtverkeer over de rotonde. Met de komst van de spoortunnel, verbreding van de N270 en de ontwikkelingsplannen bij NOBIS zal het vrachtverkeer stevig toenemen en daarmee de overlast. Het akoestisch onderzoek houdt geen rekening met de geluidshindereffecten voor de woonwijken aan de Binderendreef als gevolg van een verdubbeling van het verkeer.
5. De geluidskwaliteit aan de achterzijde van onze woning wordt op de RIVM site als slecht gekwalificeerd. En de maximale normen worden overschreden Lden 61-65 dB. Een verdubbeling van het verkeer maakt de overschrijding nog hoger.
6. Verzocht wordt om een nader akoestisch onderzoek bij de woningen gelegen aan de Frans Babylonstraat en een oplossing voor geluidsoverlast door het nemen van maatregelen.

Luchtkwaliteit

7. Met name vrachtauto's geven overlast en zeker op windstille dagen of als de wind verkeerd staat ruik je het in de kamer. Met een verdubbeling van de verkeersstroom zal de overlast ook verdubbelen.
8. Om redenen van ruimtelijke-/stedenbouwkundige functie heeft de gemeente een verzoek om verhoging van de bestaande wal langs de rotonde enkele jaren geleden afgewezen. Sindsdien

is het verkeer alleen maar toegenomen en met de komst van de spoortunnel wordt dit zelfs verdubbeld. Het voorkomen van overlast en gezondheid is belangrijker dan een stedenbouwkundige visie.

9. In het rapport “notitie Luchtkwaliteit” valt op dat gerekend wordt met 457 extra voertuigenbewegingen. Terwijl in de toelichting wordt geschreven over een toename van het verkeer van 7.700 naar 13.250 mvt/etmaal. Dus 6.550 mvt/etm. extra. Op basis hiervan is volgens NIBM-tool de luchtkwaliteit slecht en is nader onderzoek vereist. Tevens het verzoek deze ongezonde situatie op te lossen door het treffen van maatregelen.

Trillingen

10. Wij ervaren trillen door de zware goederentreinen. Welk effect heeft de spoortunnel op trillingen door treinverkeer aan onze op palen gefundeerde huizen. Verzoek om nader onderzoek naar trillingen in de omgeving verder dan het gebied van dit bestemmingsplan.

Participatie

11. We hebben geen reactie van de gemeente ontvangen of verder communicatie in de voorbereidende fase terwijl wel is gezegd dat er een bijeenkomst zou komen.

Reactie

1. Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullend onderzoek uitgevoerd door Goudappel voor de aspecten verkeerveiligheid en doorstroming, geluid en luchtkwaliteit. Dit heeft geresulteerd in twee rapportages: Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef (d.d. maart 2021, kenmerk 008213.20210219.R2.03) en Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef (d.d. 10 maart 2021, 008213.20210219.R2.03). Deze zijn als bijlagen 21 respectievelijk 22 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de onderzoeken is gebleken dat door de komst van de spoortunnel en/of de snelheidsverhoging op de Binderendreef (ten zuiden van de rotonde Industrieweg) van 50 km/u naar 70 km/u:
 - geen knelpunten ontstaan met betrekking tot doorstroming op kruispunten en wegvakken, ook niet voor de zijtakken van de onderzochte kruispunten;
 - de intensiteiten op zowel de Binderendreef als op de Helmondseweg en Industrieweg binnen de streefwaarde blijven en daarmee niet leiden tot verkeersonveiligheid;
 - geen sprake is van significante, waarneembare toenames van de geluidsbelasting langs de beschouwde wegen ten opzichte van de referentie situatie. Met betrekking tot de totale geluidssituatie wordt de milieugezondheidskwaliteit, conform de Gezondheids Effect Screening (GES)- methodiek, hier niet als onvoldoende beoordeeld;
 - langs alle beschouwde wegen ruim aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Het project draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.
2. De voorgenomen planontwikkeling maakt de aanleg van een spoortunnel in de Binderendreef mogelijk. In het aanvullende akoestisch onderzoek Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef is ingegaan op de indirecte geluidhinder. Daarbij is onderscheid gemaakt in:
 - Variant 1: De effecten langs wegen in de omgeving ten gevolge van de realisatie van een ongelijkvloerse spoorwegkruising in de Binderendreef.
 - Variant 2: De effecten langs wegen in de omgeving van de ongelijkvloerse spoorkruising in combinatie met de beoogde snelheidsverhoging op de randwegen.
 - Variant 3: De effecten langs wegen in de omgeving ten gevolge van de beoogde snel-

heidsverhoging randwegen.

De diverse planvarianten zijn vergeleken met de toekomstige referentiesituatie. In de toekomstige referentiesituatie zijn de tunnel en snelheidsverhoging niet opgenomen. Dit wordt ook wel de autonome groei genoemd. Door de planvarianten met de referentiesituatie te vergelijken ontstaat inzicht in de gevolgen van de beoogde ontwikkeling. Per situatie is dus de geluidsbelasting berekend en bepaald wat het verschil is in geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie. Uitgaande van de variant van tunnel en snelheidsverhoging, neemt de geluidbelasting op de woning van de indiener ten opzichte van de referentiesituatie met 1,11 dB toe.

Er is sprake van 'gevolgen elders' indien sprake is van een geluidstoename van 2 dB of meer. Een geluidstoename van 2 dB wordt als significante, waarneembare toename van de geluidsbelasting beschouwd. Geluidsverschillen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en daarmee als niet significant beschouwd. Gelet hierop is ondanks de toename van de geluidbelasting van 1,11 dB op de woning van indiener, geen sprake van een zodanig ernstige aantasting dat hierdoor (juridisch) gezien sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Voor het aspect luchtkwaliteit kan worden opgemerkt dat in geen geval concentratietoenames groter dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zijn berekend, ook niet wanneer de beoogde snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Daarmee draagt het project 'niet in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van de beoogde plannen. Voor het aspect trillinghinder verwijzen we naar onze reactie bij punt 21 van zienswijze 1.

Veiligheid

3. Onderkend wordt dat de fietsoversteek van de Binderendreef veiliger moet. Dat blijkt ook het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2010. In het GVVP-2010 is een lijst opgenomen met gewenste maatregelen. Hierin is onder 2.11 opgenomen:

Nr.	Omschrijving	Doel	Beoogt effect
2.11	Oplossing veilige oversteek fietsers rotonde Binderendreef - Oude Helmondseweg	Het realiseren van een veilige oversteek van de Binderendreef	Verbeteren verkeersveiligheid en stimuleren fietsgebruik

Aan bovenstaand beleid is nog geen uitvoering gegeven. Naast de gewenste maatregelen in het kader van het GVVP staan de rotondes Binderendreef ook op de projectenlijst voor periodiek onderhoud. Het realiseren van een veilige oversteek is voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan niet strikt noodzakelijk, maar wel wenselijk. Dit zal in het kader van het hierboven genoemde beleid en/of bij periodiek onderhoud worden aangepakt.

Daarnaast loopt op dit moment het proces om te komen tot een nieuw Mobiliteitsplan voor de gemeente Deurne. Daarvoor zijn al veel inhoudelijke en procesmatige stappen ondernomen zoals een digitale enquête die in 2020 is uitgezet onder de inwoners. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer krijgt nadrukkelijk aandacht in het gemeentelijke mobiliteitsplan en de snelfietsroutes Helmond – Deurne en Deurne – Venlo worden daarin ook meegenomen.

Verder biedt de ontwikkeling van een spoortunnel ook kansen voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur in Deurne-west. Zo maakt de realisatie van een snelroute fietspad tussen Deurne en Helmond onderdeel uit van deze verbeterslag. De fietsroute beoogt een veilige, snelle en comfortabele route tussen de twee gemeenten en vormt een belangrijke schakel in een groter geheel (snelfiets-route Venlo-Deurne-Helmond). Om deze route zo optimaal mogelijk te realiseren vormt de realisatie van de spoortunnel ook een kans om de fietsroute ongelijkvloers over de Binderendreef aan te leggen. Zo ontstaan er geen / minder conflicten met fietsverkeer, ter hoogte van de rotonde(s). De gemeente onderzoekt momenteel de mogelijkheden hiertoe.

Daarnaast kan nog worden opgemerkt dat uit de verkeersanalyse is gebleken dat door de komst van de spoortunnel en/of de snelheidsverhoging op de randweg van 50 km/h naar 70 km/h geen knelpunten ontstaan met betrekking tot doorstroming op kruispunten en wegvakken, ook niet voor de zijtakken van de onderzochte kruispunten. We verwijzen ook naar onze reactie bij punt 5 van zienswijze 2.

Geluid

4. Blootstelling aan geluid kan zorgen voor geluidshinder en slaapverstoring. Daarmee is geluid van invloed op de gezondheid. Een gebruikte methode om de invloed op gezondheid in kaart te brengen is de Gezondheidseffectscreening (GES). GGD-GHOR Nederland 2018: Gezondheidseffectscreening - Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming (Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving). In de GES-methodiek is de relatie tussen de geluidsbelasting en hindermaat gebaseerd op de dosis-effectrelaties uit de Methode Miedema. De GES methodiek geeft de mogelijkheid een kwalitatieve beoordeling aan de leefomgeving toe te kennen, naast de kwantitatieve beoordeling uit de wet- & regelgeving. In de GES-methodiek wordt een geluidsbelasting groter dan 63 dB als "onvoldoende" beschouwd. Daarom is in de beoordeling van de geluidssituatie rond de Binderendreef deze waarde als maximaal aanvaardbare waarde aangehouden. Om de beoordeling te kunnen maken is de totale geluidbelasting van de aanpalende woningen in beeld gebracht; bijlage D van de Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderendreef. Dit is de geluidsbelasting van alle geluidsbronnen gezamenlijk. Hierbij is rekening gehouden met het totale wegverkeer en de spoorlijn. De totale geluidbelasting bedraagt op de 1^{ste} verdieping van de woning van de indiener 59 dB in het geval van een tunnel en snelheidsverhoging. De totale geluidbelasting ligt daarmee ruim onder 63 dB, wat als maximaal aanvaardbare waarde wordt beschouwd. Derhalve bestaat er vanuit de GES-methodiek benadering geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidshinder te beperken. De plannen zorgen niet voor een significante toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie, waarmee de milieugezondheidskwaliteit nagenoeg gelijk blijft.
5. Voor het beschouwen van de geluidssituatie is een geluidsmodel opgesteld waarmee specifiek de situatie langs de Binderendreef in beeld gebracht is. Het model is opgesteld conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Hiermee geeft het geluidsmodel een gedetailleerder beeld van de geluidssituatie ten opzichte van de meer algemene data van het RIVM. (Het noordelijk deel van de Binderendreef (ten noorden van de rotonde Helmondseweg) wordt niet fysiek aangepast. Daarmee valt de situatie voor de woningen langs dit wegdeel buiten het reconstructieonderzoek en is toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder (recon-

structie) niet van toepassing.) In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de indirecte planeffecten onderzocht. De plannen zorgen niet voor een significante toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie.

6. De zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren een nader onderzoek. Dit onderzoek is bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd: Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef (d.d. maart 2021, kenmerk 008213.20210219.R2.03) en Akoestische analyse Ongelijkvloerse spoorkruising Binderen-dreef (d.d. 10 maart 2021, 008213.20210219.R2.03). Ten aanzien van het verzoek tot het treffen van maatregelen kan worden opgemerkt dat zowel vanuit de beoordeling van de indirecte geluidhinder als vanuit de totale geluidbelasting er juridisch gezien geen aanleiding bestaat om geluidsreducerende maatregelen te treffen.

Luchtkwaliteit

7. Optrekkende auto's leveren inderdaad meer uitstoot dan gelijkmatig rijdende auto's met vergelijkbare snelheid. De toegepaste rekenmethode gaat uit van doorstromend stadsverkeer dat met regelmaat stopt en optrekt. Daarnaast zijn de stagnatiefactoren uit de NSL-monitoringstool overgenomen in het onderzoek luchtkwaliteit. Specifiek voor de aansluiting van de Binderendreef op de N270 is hierin een beperkte mate van stagnerend verkeer opgenomen. De rekenmethode houdt dus al rekening met optrekkend verkeer.
8. 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 kan worden gemeld dat de planontwikkeling, het mogelijk maken van een spoortunnel bij de Binderendreef, niet zorgt voor een dusdanige ernstige aantasting dat hierdoor (juridisch) gezien sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de indiener. Zie hiervoor hetgeen is geschreven onder reactie punt 2, 4, 6 en 9.
9. De zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van een nader onderzoek naar de luchtkwaliteit. Dit onderzoek is opgenomen in de Verkeersanalyse spoortunnel Binderendreef, paragraaf 5.2 Onderzoek luchtkwaliteit. Hierin zijn de concentraties langs de Binderendreef getoetst aan de normen uit de Wet milieubeheer. Tevens is beoordeeld in hoeverre het project invloed heeft op (een verslechtering van) de luchtkwaliteit. Uit het onderzoek is gebleken dat langs alle beschouwde wegen dus ook ter plaatse van de woning van de indiener ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. In geen geval zijn concentratietoename groter dan 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend, ook niet wanneer naast de ondertunneling de beoogde snelheidsverhoging wordt doorgevoerd. Daarmee draagt het project 'niet in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van de beoogde plannen. Maatregelen zullen in dit kader dan ook niet worden getroffen.

Trillingen

10. Voor nieuwe woningbouwontwikkelingen nabij het spoor hanteert ProRail de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gepubliceerd in mei 2019. In deze handreiking wordt gesteld dat bij nieuwbouwontwikkelingen van

woningen buiten 250 meter van het spoor het aspect trillingen niet relevant is. De afstand van de woning van de indiener tot het spoor bedraagt ± 290 m. Hoewel het hier geen nieuwbouw betreft kan in die zin wel een vergelijk worden gemaakt dat, als geen trillinghinder is te verwachten bij nieuwbouw, deze ook niet is te verwachten bij bestaande bouw ter plaatse. Gelet hierop in combinatie met hetgeen is gesteld in de notitie trillingen Tunnel Binderendreef Deurne geeft de zienswijze ons geen aanleiding om het aspect trillingen nader te onderzoeken.

Participatie

11. Informatie over de spoortunnel aan de Binderendreef is verstrekt via project-nieuwsbrieven, en de site van de gemeente Deurne. Verder hebben lokale/regionale media uitgebreid aandacht besteed aan de plannen, waarbij ook langs die weg relevante informatie is gecommuniceerd met omwonenden en andere belanghebbenden. Ook heeft er overleg plaatsgevonden met ondernemers van bedrijven op Binderen-Zuid, grondeigenaren van (aangrenzende) percelen en is er contact geweest met omwonenden naar aanleiding van vragen. Indiener had graag voorafgaand aan de formele procedure meer informatie ontvangen dan wel contact hierover gehad met de gemeente. Gebruikelijk is dat binnen dit soort trajecten een informatiebijeenkomst wordt georganiseerd voor buurtbewoners en andere belanghebbenden. In verband met de intelligente lockdown die er op dat moment was vanwege het coronavirus, was dit helaas niet mogelijk. Daarom hebben we ervoor gekozen om te communiceren via de nieuwsbrief spoortunnel. In de nieuwsbrief van maart 2020 is een vooraankondiging opgenomen van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan en is de mogelijkheid aangegeven dat op het moment van ter inzage legging zienswijzen kunnen worden ingediend. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan via de gebruikelijke kanalen gepubliceerd; Weekblad voor Deurne en website. Omwonenden en andere belanghebbenden zijn binnen de beperkingen ten gevolge van de coronacrisis uitgebreid geïnformeerd en inspraak was mogelijk via de gebruikelijke mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze.

Conclusie

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

- In de toelichting is in paragraaf 4.1 Verkeerskundige aspecten de tekst aangevuld wat betreft de verkeerseffecten en de verkeersveiligheid en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).
- In de toelichting is in paragraaf 4.2.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft de indirecte hindergeluid, de tekst wat betreft het reconstructie onderzoek is aangepast en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 22);
- In de toelichting is in paragraaf 4.3.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft het luchtkwaliteit en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).

2.4 Zienswijze 4 (Vennekeshof 44)

Samenvatting

1. Een aantal voorbereidende plannen (snelheidsverhoging randweg van 50 km naar 80 km, weren van doorgaand vrachtverkeer in centrum) zorgt voor een verslechtering van het leefklimaat ter hoogte van Binderendreef. Dit is het verschuiven van het probleem en hiervoor wordt geen oplossing geboden. De aanleg van de spoortunnel veroorzaakt bijna een verdubbeling van het verkeer op de Binderendreef.
2. De tunnel moet zorgen voor een betere verkeersveiligheid rondom het spoor. Vanuit het perspectief van het LVO is er op de overweg Binderendreef geen sprake van een integraal veiligheidsprobleem (spoor en weg). De verkeersveiligheid bij de spoorovergang is in 2016 als 'goed' bestempeld. Dit kan dus niet de reden zijn om een spoortunnel aan te leggen.
3. Het gebied wat de gevolgen van deze spoortunnel ervaart, is groter dan het gebied wat beschreven wordt in het ontwerpbestemmingsplan. Buiten de zone van 200 meter wordt het juist gevaarlijker, zeker voor langzaam verkeer, drukker, en hebben bewoners veel meer overlast. Gezien de toekomstige situatie die grote gevolgen heeft, missen we de ruimtelijke inpasping.
4. De N270 zal ook verbreed worden, waardoor de Binderendreef een nog grotere verkeersaan-trekkende werking zal krijgen en dus nog drukker wordt. In dit plan is hiermee geen rekening gehouden.
5. Er ontstaan te lange wachttijden bij de stoplichten N270 door de grote toename van verkeer waardoor het probleem verschoven wordt naar die zijde van de wijk.
6. Op een strook van 1 kilometer zijn minimaal 5 obstakels waarvoor het gemotoriseerd verkeer moet afremmen. Dit veroorzaakt veel geluid, uitlaatgassen, stikstofdioxide en fijnstof. Dit is niet terug te vinden in het ontwerpbestemmingsplan. Verzocht wordt om nader onderzoek geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, waarbij het onderzoeksgebied naar de gevolgen van de tunnel wordt vergroot van Helmondsingel tot rotonde Beukelsdijk-Industrieweg.
7. Aan de doelstelling 'veilige en goede omgevingskwaliteit' uit het Provinciaal beleid wordt niet voldaan. Dit is een basisopgave die de Provincie stelt. Verzocht wordt dit nader te onderzoeken.

Langzaam verkeer; voetgangers en fietsers

8. In het onderzoek Snelheid randwegen is in de schouw (pag. 2) aangegeven dat tussen Helmondsingel en rotonde Binderendreef-Helmondseweg op 8 plaatsen langzaam verkeer de Binderendreef kan oversteken. Er is niet onderzocht of beschreven hoe het langzame verkeer - voetgangers en fietsers - veilig kan oversteken. Dit geldt zeker bij de rotonde Binderendreef-Helmondseweg. Deze is nu al een gevaarlijke en onveilige oversteek voor fietsers en voetgangers.
9. Door de hoge verkeersintensiteit op de Binderendreef is het niet verantwoord om fietsers bij de rotonde Binderendreef-Helmondseweg veilig te laten oversteken. Hiervoor moet een oplossing gevonden worden.
10. De Binderendreef loopt tussen twee woonwijken: de Vennen en de Rijtse Vennen. Met name in de Rijtse Vennen wonen veel gezinnen met jonge kinderen die veelal met de fiets naar school en werk gaan. Daarnaast heeft ORO-Het Rijtven plannen om naar max. 275 cliënten te

groeien wat ook meer verkeer genereert.

11. De Rijtse Vennen kent maar één ontsluitingsweg. Bij calamiteiten kan dit problemen opleveren. Bij toename van verkeer op de Binderendreef zal het lastiger worden om via de rotonde op de weg te komen.

Geluid

12. Er is alleen onderzoek gedaan naar het effect van het geluid ter hoogte van de spoortunnel. Woningen die het meest overlast ondervinden, zijn gesitueerd nabij de Binderendreef en met name bij de rotonde Helmondseweg-Binderendreef. Het kan niet zo zijn dat mensen aan de ene kant van de rotonde, dus binnen het onderzoeksgebied, meer last hebben van het spoor en het verkeer, dan de mensen die aan de andere kant van rotonde, net buiten het onderzoeksgebied, wonen.
13. De geluidskwaliteit aan de achterzijde van onze woning wordt op de RIVM site als redelijk gekwalificeerd. Dit zal er met de verkeerstoename niet beter op worden.
14. Wij verzoeken om een nader akoestisch onderzoek omtrent de toename van geluidsoverlast in de omgeving van de Binderendreef.

Luchtkwaliteit

15. Bij de berekening in de notitie Luchtkwaliteit met de NIBM-tool is uitgegaan van een toename van 457 voertuigen per etmaal. De toename ligt veel hoger nl. 6.550 mvt/etm.. Op basis hiervan is volgens NIBM-tool de luchtkwaliteit slecht en is nader onderzoek vereist.
16. Vreemd dat een onderzoek naar de luchtkwaliteit alleen bestaat uit het berekenen van een waarde aan de hand van een online tooltje en dat er niet gemeten is.
17. Dit gebied grenst aan een gebied met veel intensieve veeteelt. Daarnaast is de luchtkwaliteit in deze hele omgeving slecht. Wij vinden dan ook dat het plan niet voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer en dat er geen sprake is van 'gezond wonen'. Wij verzoeken om een nader onderzoek naar de huidige en toekomstige luchtkwaliteit vanwege de toename van het verkeer in het gebied langs de Binderendreef.

Trillingen

18. We ervaren trillingen van goederentreinen. Er is geen onderzoek gedaan naar het effect van de tunnel op het geluid en trillingen van deze treinen. Gaat het dreunen van de treinen via de tunnelbalk naar de grondlagen waar ook onze heipalen in zijn geplaatst?
19. Gaat er tijdens de aanleg van de tunnel geheid worden? Zo ja, dan kan dat gevolgen hebben voor de fundering en scheurvorming van ons huis.
20. De WOZ-waarde van onze woningen stijgt elk jaar enorm, terwijl de woonomgeving en het woonplezier enorm verminderd worden.

Alternatieve route

21. Wij willen niet dat de Binderendreef een verbindingsweg/sluiproute wordt naar het industrieterrein, de N279 en Asten waar bij Nobis een grote overnachtingsplaats komt voor vrachtwagens. Alternatief route: nieuwe aansluiting thv Raktseweg, via de Biesdeel en Esdonk naar het Knoflookpad.

Reactie

- 1 t/m 12 Wij verwijzen naar onze reactie bij punt 2 t/m 13 van zienswijze 1.
- 13 t/m 21 Wij verwijzen naar onze reactie bij punt 16 t/m 24 van zienswijze 1.

Conclusie

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

- In de toelichting is in paragraaf 4.1 Verkeerskundige aspecten de tekst aangevuld wat betreft de verkeerseffecten en de verkeersveiligheid en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).
- In de toelichting is in paragraaf 4.2.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft de indirecte hindergeluid, de tekst wat betreft het reconstructie onderzoek is aangepast en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 22);
- In de toelichting is in paragraaf 4.3.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft het luchtkwaliteit en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).

2.5 Zienswijze 5 (Frans Babylonstraat 7)

Samenvatting

Deze zienswijze 5 is gelijk aan zienswijze 3.

Reactie

We verwijzen naar onze reactie bij zienswijze 3.

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 naar aanleiding van zienswijzen

De volgende wijzigingen worden doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze.

Wijziging in toelichting

1. In de toelichting is in paragraaf 4.1 Verkeerskundige aspecten de tekst aangevuld wat betreft de verkeerseffecten en de verkeersveiligheid en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).
2. In de toelichting is in paragraaf 4.2.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft de indirecte hindergeluid, de tekst wat betreft het reconstructie onderzoek is aangepast en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 22);
3. In de toelichting is in paragraaf 4.3.2 Onderzoek de tekst aangevuld wat betreft het luchtkwaliteit en er is een extra bijlage aan de toelichting toegevoegd (Bijlage 21).

3.2 Ambtshalve wijzigingen

Er zijn geen ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Bijlage 1

Verslag Hoorcommissie ruimtelijke plannen

Datum	25-06-2020
Tijd	19:00 - 19:55
Locatie	Hal gemeentehuis Deurne
Voorzitter	Frank van Tilburg
Griffier	Frank Wijnands
Leden	Bram van Neerven, Wilbert Gerlings, Jeroen van Lierop, Frans Vonk, Jan Verleijdsdonk, Gerard de Jong
Verder aanwezig	Indieners van een zienswijze, Hellen Sonnemans (behandelend ambtenaar) en Jakob Baalman (projectleider)

1 **Opening en vaststelling van de agenda**

De voorzitter heet de indieners van de zienswijzen welkom. De commissie-leden en de handelend ambtenaren worden kort voorgesteld aan de insprekers.

2 **Zienswijze bestemmingsplan Spoortunnel Binderendreef**

Indiener zienswijze: Frans Babylonstraat 3

De indienst van de zienswijze is van mening dat dit plan vanuit een tunnelvisie is geschreven.

Het onderzoek heeft zich beperkt tot het gedeelte waar de tunnel is gepland. Ze geeft aan dat niet onderzocht is wat de effecten en de overlast zullen zijn voor de directe omgeving vanwege de toename van het verkeer. De Binderendreef ligt tussen twee woonwijken die samen 1300 inwoners tellen. Daarnaast ligt er Oro/het Rijtven, dat ook uitbreidingsplannen heeft. Bovendien heeft de wijk de Rijtse Vennen maar een ontsluitingsweg. Daarnaast is het de vraag of het karakter van de Binderendreef wel geschikt is voor zoveel (vracht)verkeer.

Zo geeft ze aan dat de reden dat er een spoortunnel gepland wordt, het weren van het zware wegverkeer uit het centrum is, vanwege onder andere geluidshinder, fijnstof en trillingen. Ze ziet dit voornamelijk als het verschuiven van een probleem, want nu wordt bij de Binderendreef de last ervaren.

Bovendien geeft de inspreker aan dat het geschort heeft aan een goede communicatie met de gemeente/ de wethouder.

Op 15 maart 2018, heeft er op verzoek van bewoners een gesprek plaats gevonden met wethouder Verhees op het adres Frans Babylonstraat 3.

In dit gesprek heeft de heer Verhees de problemen erkend en heeft hij beloofd dat er, tijdens het opstellen van het plan, samen gezocht zou worden naar oplossingen. Zoals hij zei: "Het is beter elkaar in een vroeg stadium bij de hand te nemen, dan later tegenover elkaar te staan."

Er is gevraagd naar de grootte van het te onderzoeken gebied, waarbij de heer Verhees heeft aangegeven dat dat zou lopen vanaf de afslag bij de N270 tot de rotonde na de tunnel. De heer Verhees heeft beloofd om hier zijn

handen aan vuil te maken, want: "Deurne zadelt u met een probleem op, en ik wil het oplossen. Los van wat de raad vindt, los van de financiën."

Er is onder andere gesproken over oplossingen in de vorm van geluidsschermen, het plaatsen van bomen, het vervallen van één rotonde en het omleggen van wegen. Aangezien er daarna niets meer vernomen werd, is er op 3 oktober 2018 een mail verstuurd naar de heer Verhees waarin gerefereerd is aan het gesprek van maart, en waarin opnieuw verzocht is tot contact en het betrokken worden bij het plan, zoals afgesproken. Daarop is enkel een bevestiging van ontvangst ontvangen.

De insprekerster begrijpt niet waarom dit niet opgepakt is. Het beloofde overleg, in een vroeg stadium, is er dus niet geweest. Vanuit de commissie wordt gevraagd om vanuit de ambtelijke organisatie duidelijk te maken hoe dit proces is gegaan.¹

Ze ziet geen goede ruimtelijke onderbouwing en ruimtelijke inpassing met de relevante omgevingsaspecten in het plan. En de vrees is dat de Binderendreef nog meer een verkeer aantrekkende werking zal krijgen. Deze weg wordt nu al als randweg bestempeld.

De reden dat de spoortunnel wordt aangelegd is onder andere het weghalen van het zware verkeer uit het centrum. Daar werd veel hinder ervaren van geluid, fijnstof en trillingen. Deze problemen zullen nu versterkt worden bij de Binderendreef. Indienster ziet dit als een verschuiving van het probleem. Langs de Binderendreef is echter geen onderzoek gedaan, terwijl zij van drie zijden hinder ervaart van verkeer: Binderendreef, Helmondseweg en het spoor.

De provincie geeft aan dat een verandering van een situatie een oplossing en een verbetering moet zijn en opteert voor een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving. Deze vindt ze niet terug in het plan. Ook ziet ze geen toetsing op duurzaam en veilig wegverkeer.

Ze vindt het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd via een eenvoudige tool erg beperkt, terwijl bij het bestemmingsplan de Vennen uit 2011 een akoestisch onderzoek van 110 pagina's is opgenomen. Ze geeft aan dat er nu al veel sprake is van geluidshinder door het verkeer en dit het leef- en wooncomfort sterk vermindert. Hierbij vertelt ze dat de geluidshinder sterk zal toenemen met de komst van de spoortunnel vanwege de verdubbeling van het verkeer.

Ook wordt aangegeven dat de luchtkwaliteit zal verminderen door de toename van het verkeer. Ze is van mening dat het onderzoek naar fijnstof door het invullen van een tool niet voldoende is. Daarbij worden er vraagtekens gesteld bij het aantal van 475 extra voertuigen per etmaal, terwijl dat er volgens de insprekerster 5700 extra zijn. Er zal een toelichting komen waar dit getal op is gebaseerd.²

Ze pleit voor een compleet onderzoek, zoals afgesproken, voor het volledige gebied vanaf de N270 tot de rotonde na de spoortunnel. Waarbij ook de afslag naar de Helmondseweg betrokken dient te worden. Dan is pas duidelijk of een dergelijke tunnel wel past in een gebied tussen twee woonwijken en een smalle Binderendreef met te veel 'hindernissen' op korte afstand van elkaar,

in de vorm van smalle rotondes en veel oversteekplaatsen voor langzaam verkeer en waar het (vracht)verkeer verdubbelt. Dan is ook pas duidelijk hoe groot de toename van de hinder zal zijn.

De volledige bijdrage van de inspreker is terug te vinden in bijlage 1.

3

Zienswijze bestemmingsplan Spoortunnel Binderendreef

Indiener zienswijze: Frans Babylonstraat 1

De inspreker geeft aan al jaren met tevredenheid te wonen op de Frans Babylonstraat, maar betwijfelt of dit zo blijft. Hij is van mening dat er voorbij wordt gegaan aan enkele kritieke punten die het welzijn van de bewoners van aanpalende huizen aantast. Hij geeft aan niet per se tegen een spoortunnel te zijn, maar heeft wel vraagtekens of deze locatie geschikt hiervoor is en de manier waarop.

Hij stelt dat er erg veel neveneffecten zijn die niet of nauwelijks zijn benoemd of onderzocht in het bestemmingsplan. Hij vindt het verbijsterend dat in het bestemmingsplan niet wordt gesproken over breuklijnen en de gevolgen die optreden wanneer er activiteiten plaatsvinden in de bodem of directe nabijheid van deze breuklijnen. De spoortunnel staat nu nagenoeg exact gepland op een aftakking van de Peelrandbreuk.

Elke activiteit die wordt uitgevoerd rondom de breuklijnen heeft invloed op de grondwaterstand. Hij geeft aan dat vanwege de bodemgesteldheid de huizen zijn gebouwd op palen. Met de aankomende bouwwerkzaamheden zal de bodemgesteldheid nog meer veranderen, waardoor men buitensporige vernatting of extreme droogte staat te wachten. Dit kan leiden tot verzakking en scheuren in de huizen, en daarmee een daling van de economische waarde van de huizen. Daarbij wordt aangegeven dat de waterhuishouding verstoord is vanwege de breuklijnen en dit leidt tot een slechte waterkwaliteit.

De inspreker wil graag bodemexperts onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen van de werkzaamheden in de buurt van de breukzones en de invloed op de bebouwing. Op dit verzoek wordt geantwoord dat op de locatie grondonderzoeken zijn geweest met boringen en solderingen tot 10 meter diepte. Bij het bouwen is het diepste deel 7 meter diep, dus is er dieper onderzocht en gekeken naar de bodemgesteldheid dan nodig is. Daarnaast wijst uit het onderzoek niets erop dat er een scheurtje of zijtak van de Peelrandbreuk aanwezig is op de locatie van de Binderendreef. Aangegeven wordt dat de bijlagen 9 tot en met 17 betrekking hebben op de bodemonderzoeken.

Indiener stelt dat er weliswaar bodemonderzoeken verricht zijn, maar dat daarmee niet onomstotelijk de afwezigheid van scheuren of zijtakken van de Peelrandbreuk bewezen is. Hij stelt dat hij geen aannames heeft gedaan, maar zich heeft gebaseerd op kaarten waarop breuklijnen in de regio zijn vastgesteld door bodemexperts. Daarom wil hij ook niet dat daar aan voorbij wordt gegaan, maar dat die informatie ook gebruikt wordt.

De indiener van de zienswijze geeft aan dat andere dan hierboven genoemde bezwaren in de zienswijze nog steeds relevant voor hem zijn, maar dat hij

vandaag de focus heeft gelegd op de bodemgesteldheid en dat het extreem droog en nat kan worden, waardoor hun huizen kunnen verzakken en scheuren oplopen en hun onroerend goed in waarde gaat dalen. Hij wil dan ook met klem vragen om gepast bodemonderzoek te laten uitvoeren door experts die bekend zijn met breuklijnen.

De volledige bijdrage van de inspreker is terug te vinden in bijlage 2.

4 Zienswijze bestemmingsplan Spoortunnel Binderendreef

Indieners zienswijze: Frans Babylonstraat 5

Er is begrip voor de gedachtegang van de spoortunnel om bepaalde problemen door de toename van auto's en verkeer te verhelpen. Men is echter van mening dat het probleem nu verschoven wordt naar de rand/Binderendreef. Daarnaast vindt men het jammer dat men niet betrokken is geweest bij het project om samen tot een oplossing te komen. Men is verbaasd om in een klein bericht in het Weekblad voor Deurne de wijziging van het bestemmingsplan te moeten lezen. Door de gemeente is meerdere keren beloofd dat er contact opgenomen zou worden, maar dit is niet gebeurd.

Men geeft aan dat de spoortunnel wordt gebouwd voor doorstroom en veiligheid. Doorstroom begrijpt men ter plaatse van de spoorwegovergang, maar veiligheid niet. Uit een rapport van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur en ProRail van 2016 in het kader van Landelijk Verbeterprogramma Overwegen blijkt dat op de overweg op de Binderendreef geen veiligheidsrisico is voor de weg en op het spoor, dus is de vraag waar het argument voor die veiligheid op wordt gebaseerd. Men mist een onderzoek naar verkeersveiligheid voor en na realisatie van de Spoortunnel in de omgeving zoals de Binderendreef. Er zijn zorgen over fietsers en overstekers. Ook jonge scholieren fietsen hier regelmatig, die met een gevaarlijkere verkeerssituatie te maken krijgen.

Ook de toename van vrachtwagens op een weg met rotondes en oversteekplaatsen zorgt voor problemen waar de bewoners nog meer last van krijgen. Afgelopen jaren is steeds meer verkeer door de gemeente omgeleid naar de Binderendreef. Men is verbaasd dat het verkeersveiligheidsonderzoek ontbreekt, terwijl wethouder Verhees namens de gemeenten in Zuidoost-Brabant is toegetreden als ambassadeur verkeersveiligheid in de regio. Men heeft grote twijfels over het argument doorstroming aangezien de diverse rotondes en oversteekplaatsen/verkeerslichten op de Binderendreef nieuwe knooppunten lijken, zeker bij de verwachte toename van verkeer.

Men geeft aan dat er in het akoestisch rapport onvoldoende rekening is gehouden met consequenties voor de omgeving en niet het wettelijk vereiste gebied is meegenomen. Volgens artikel 75, lid 3 van de wet Geluidshinder dient ook een straal van 200 meter in het verlengde van de weg aan de voor- en achterkant meegenomen. Dit betekent dat de zone groter wordt en twee woonwijken meegenomen moeten worden voor de overlast. Men geeft aan nu al boven de grens te zitten en dat wordt met de spoortunnel nog erger. De gemeente zal kosten moeten maken voor een onderzoek en alle huishoudens die het betreft zouden gecompenseerd moeten worden.

Men heeft twee deskundigen gevraagd over de notitie van RA-Infra over de luchtkwaliteit en zij kunnen niet verklaren hoe er aan het genoemde getal is gekomen. De indieners vinden het geen goede onderbouwing voor zo'n belangrijk bestemmingsplan waar zoveel geld in is gemoeid. Geeft ook aan dat het niet zorgvuldig is gegaan, terwijl dat toch hoog in het vaandel staat in Deurne.

Men geeft aan dat er ook twijfels zijn over het trillingenonderzoek. Aangegeven wordt dat zij een expert, zoals door de tweede spreker genoemd, hebben ingeschakeld en men zou graag hebben dat deze expert wordt gehoord. Ook wordt er gevraagd naar nader onderzoek voor het risico dat de tunnel onder water komt. In een van de bijlagen van het bestemmingsplan wordt gezegd dat de tunnelbak op het laagste punt 2 meter dieper is dan de grondwaterstand die in de omgeving is geconstateerd. Dit sluit ook aan bij het advies van Waterschap Aa en Maas die voor het nabije bestemmingsplan de Vennen adviseerde om zonder kruipruimte te bouwen in verband met slechte watergelatenheid en hoge grondwaterstand.

Men maakt zich ernstige zorgen over de effecten van het toenemende verkeer en de luchtvervuiling. Het probleem wordt nu verschoven, maar men woont daar wel. Men wil ontzorgd worden door de gemeente, want de gemeente is er ook voor hen.

5 Sluiting

Normaal gesproken is er 12 weken de tijd tussen de terinzagelegging en de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Gezien de zienswijzen en de mogelijk aanvullende onderzoeken is het niet zeker of die 12 weken gehaald gaan worden. Er zal nog contact opgenomen worden met de indieners van de zienswijze.

De voorzitter sluit de vergadering om 19:55 uur.

Toevoegingen naar aanleiding van vragen commissie

1. Wethouder Verhees heeft destijds terugkoppeling gegeven over het gesprek en daarbij aangegeven dat hij wenst dat er een vervolgonderzoek naar geluid et cetera gedaan wordt. Omdat de locatie te ver van het spoor ligt om binnen het tunnelproject meegenomen te mogen worden, is de afspraak gemaakt dat dit een nieuwe opgave binnen de ambtelijke organisatie zou worden.
2. Het getal is het verschil tussen de normale autonome groei tot 2030 (dus zonder tunnel) en de toename daarbovenop door realisatie van de tunnel. Kortom: de tunnel genereert 475 voertuigen per etmaal ten opzichte van de autonome groei voor het planjaar 2030. De basisinformatie die gebruikt is om in de NIBM in te vullen, komt uit het regionaal Verkeersmodel en het onderzoek wat Goudappel Coffeng voor het spoortunnelproject heeft uitgevoerd. Het is gewenst om met een aanvullend onderzoek, wat door een externe partij wordt uitgevoerd, aan te tonen dat de resultaten die in het projectdossier zijn opgenomen niet zomaar uit de lucht komen vallen. Dit punt van zorg wil men graag wegnemen bij de omwonenden.

Mondelinge toelichting Frans Babylonstraat 3

Na lezing van het plan konden we ons niet aan de indruk onttrekken dat dit plan geschreven is vanuit een **TUNNELVISIE**.

Er ligt een ontwerp bestemmingsplan waarin **alleen** is gekeken naar het gebied waar de tunnel komt te liggen.

Maar de blijvende gevolgen van de aanleg van die tunnel voor de bewoners van de woonwijken die daar omheen liggen, zijn niet onderzocht. Ook is er niet gekeken of een dergelijke weg wel past in deze woonomgeving.

Wij vinden dat een Tunnelvisie: Dit plan heeft ons hogelijk verbaasd. Temeer daar wij op 15 maart 2018 een, voor ons gevoel, goed gesprek hierover hebben gehad met wethouder Verhees.

Gesprek:

Dhr. Verhees is drie kwartier bij ons op bezoek geweest en viel met de deur in huis:

“Ik denk dat ik wel weet wat het grootste punt is. Er gaat hier veel meer verkeer komen. Er rijdt heel veel verkeer door het centrum wat er niet hoort en daar krijgt u last van”.

Hij heeft aangegeven dat de maximum snelheid op de Binderdreef 50 kilometer per uur blijft, vooral vanwege het **fijnstof en het geluid**.

We hebben vervolgens gesproken over de problematiek van een doorgangsweg die ingeklemd zit tussen twee woonwijken, de onveiligheid voor het langzaam verkeer, oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, de fijnstof en de stank van vrachtwagens die afremmen en optrekken bij rotondes en oversteekplaatsen, en het geluid. Hij heeft ook aangegeven dat de wijk de Rijtse Vennen hier niet zo goed gepland is. We hebben het gehad over oplossingen in de vorm van geluidsschermen en het plaatsen van bomen. De hoeveelheid fijnstof werd op dat moment nog onderzocht. Ook zijn ideeën ter sprake gekomen om bv. één rotonde te laten vervallen en wegen om te leggen enz.

In 2011 heeft de buurman bezwaar gemaakt tegen het bestemmingsplan de Vennen vanwege dezelfde hierboven genoemde overlast. Dhr Verhees heeft die reactie en het antwoord daarop meegenomen en digitale aantekeningen gemaakt. (toestaan van geluidsschermen) .

Daarna hebben we de grootte van het te onderzoeken gebied aangekaart. Verschillende keren heeft Dhr Verhees aangegeven dat het gebied vanaf de N270 tot ná de spoorwegovergang onderzocht zou gaan worden.

Wat dhr Verhees zei: **“we gaan een onderzoek doen waarin we alles onderzoeken en benoemen”**.

“Ik ga mijn handen hier aan vuil maken. We= Deurne zadelt u met een probleem op ”

Hij wilde een model laten maken van het effect van de verkeerstoename wanneer de tunnel er al ligt. En hij zou laten onderzoeken wat technisch mogelijk is. Hij zou meteen in het gemeentehuis een opdracht neerleggen om hiernaar te gaan kijken. **Hij zag kansen en die waren positief**. Hij wilde er meer mensen uit de buurt bij betrekken zodat er later geen bezwaarschriften ingediend zouden gaan worden want dat levert alleen maar extra kosten en ergernis op .

Hij stelde voor dat we elkaar bij de hand zouden nemen en een vooroverleg in gaan plannen waarin hij zou laten zien hoe het plan vormgegeven zou worden. **“want zoals hij zei : ik wil jullie daar in meenemen. Ik wil het oplossen. Ik ga me daar voor inzetten, los van wat de raad vindt, los van de financiën. Ik ben tenslotte verantwoordelijk wethouder”**.

Dhr Verhees heeft ons dus een veel mooier beeld geschetst van zijn plannen, en de manier waarop wij hierbij betrokken zouden worden, dan we later zouden ervaren.

Na dit veelbelovende gesprek hebben we gewacht op een uitnodiging. Omdat we niets meer hoorden, hebben we in oktober 2018 een mail gestuurd met een gespreksverslag en gevraagd naar een informatiebijeenkomst zoals afgesproken was. Daarop hebben we alleen een bevestiging van ontvangst gekregen en daarna bleef het oorverdovend stil.

Tot zover dit gesprek.

Het valt ons op dat het plangebied alleen maar de tunnel betreft, en er bovendien op geen enkele wijze wordt gesproken over de overlast voor de omwonenden van de twee **WOONWIJKEN**: 1300 inwoners. Daarnaast is er ook een grote vestiging van ORO/het Rijtven die uitbreidingsplannen heeft naar max. 275 cliënten. De wijk de Rijtse Vennen heeft ook maar één ontsluitingsweg.

In de toelichting van het plan lezen we, dat er een goede **ruimtelijke onderbouwing** en een **ruimtelijke inpassing van het plan** moet zijn waarin opgenomen **de relevante omgevingsaspecten**. Die vinden we niet terug. Zo krijgt de Binderendreef nog meer een verkeersaantrekkende werking en vragen we ons af of deze weg hier wel voor geschikt is, gezien de vele obstakels op een korte afstand.

De tunnel wordt o.a. aangelegd om het vele zware vrachtverkeer uit het centrum weg te halen. Argumenten om dat verkeer daar weg te halen waren o.a. geluid, fijnstof en trillingen. Mensen geven aan dat ze daar nu weer rustig kunnen slapen. Nu moet het verkeer over de Binderendreef en wordt er **niets** onderzocht. Wij kunnen al niet rustig slapen door het vele verkeerslawaaï en dan komt dit er nog bovenop! En hier wordt **niets** onderzocht! Terwijl dat wel beloofd was. Dit is een **verschuiving van het probleem**. Terwijl we zelfs last hebben **van geluid wat van drie kanten komt**: De spoortunnel, de Helmondweg, die ook alsmaar drukker wordt, en de Binderendreef.

De Provincie wijst er op dat een verandering van een situatie een oplossing én een verbetering moet zijn. **De Provincie opteert voor een veilige en gezonde leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit**. Die gezonde, veilige en duurzame **leefomgeving** vinden we niet terug in dit plan.

Ook niet dat er getoetst is op **Duurzaam en veilig wegverkeer** (voor de bewoners).

Nou ja, het enige wat over een groter gebied onderzocht is, is of het verkeer mogelijk harder dan 50 kilometer per uur kan rijden. Argumenten om die snelheid niet te verhogen zijn o.a. dat de weg dicht bij woonhuizen ligt ! Deze weg wordt nu als een **RANDWEG** bestempeld, maar dat is het in geen geval. De weg ligt in een stedelijk gebied tussen twee **woonwijken** en kent veel obstakels op een korte afstand van elkaar:

2 kleine rotondes en 6 oversteekplaatsen voor langzaam verkeer. Er wordt op een kort stuk veel afgeremd, gewrongen en opgetrokken. Het zal u niet verbazen dat wij daar heel veel hinder van ondervinden. In de tuin moeten we regelmatig een gesprek onderbreken.

Akoestisch onderzoek

In het bestemmingsplan de Vennen was een uitgebreid akoestisch onderzoek opgenomen van 110 pagina's. Nu vinden we slecht een berekening die via een eenvoudige tool is te maken. Ook is daar het gebied wat onderzocht is veel groter dan wat nu onderzocht is.

Zoals aangegeven ondervinden wij naast de hinder van de Binderendreef en het spoor ook veel hinder van de Helmondweg. Ook daar gaat veel verkeer over. Ook de Atlas van de Leefomgeving geeft een ander beeld dan geschetst. Hierdoor wordt ons wooncomfort sterk vermindert.

Een van de volgende sprekers komt daar op terug.

Er is al aangegeven dat de snelheid op de Binderendreef niet verhoogd kan worden vanwege o.a. het fijnstof. Ook hier heeft men er zich makkelijk van af gemaakt: een tool invullen en klaar is het onderzoek. Dat kunnen wij ook.

Wij kunnen niet verklaren waarom er met een aantal van 475 voertuigen per etmaal is gerekend terwijl dat er 5700 extra zijn en de conclusie dan heel anders wordt. Nader onderzoek is dus noodzakelijk. Bovendien zal er gerekend moeten worden met een rotondecorrectie en afremmomenten vanwege een oversteek voor langzaam verkeer. Extra afremmen en optrekken levert veel meer fijnstof op. Die kun je niet in zo'n tool verwerken.

En dan is daar nog de toename van het verkeer van **de verbreding van de N270!**

Daar is op geen enkele wijze rekening mee gehouden en er is ook niet onderzocht of deze weg al dat verkeer wel aan kan. Het worst-case scenario van een ontwerp van deze weg geeft aan dat er ongeveer 26.000 voertuigen op deze weg rijden en er veel voertuigen afslaan richting Binderendreef. **Kan deze weg dat wel aan en is het niet beter om deze verbindingsweg naar elders te verleggen?**

We vragen ons bovendien af of er wel voldoende geld beschikbaar is om aanpassingen te verrichten:

Er is niet eens geld voor extra lantaarnpalen en de gemeente heeft te maken met flinke financiële tegenvallers vanwege extra zorgkosten.

Geachte commissie, wij zijn zeer bezorgd over onze leefomgeving:

In 2011 is er al geklaagd over geluid en dat probleem is onderkend. Wij hebben in 2018 een gesprek met dhr. Verhees gehad en die heeft de problemen ook onderkend en beloofd er iets aan te doen.

Hoe is het dan toch mogelijk dat daar niet naar gekeken is en er niets gebeurd????

We pleiten voor een deugdelijk onderzoek, van de rotonde bij de Industrieweg tot de afslag naar de N270. Zodat er een goed zicht is op de situatie op de Binderendreef, de Helmondweg en de spoortunnel, nadat de spoortunnel gerealiseerd is. Tevens zouden we hier in opgenomen willen zien de vraag of een dergelijke drukke weg wel past in deze woonomgeving.

Wij pleiten voor een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit voor de bewoners van de wijken de Vennen en de Rijtse Vennen.

Dankjewel voor de uitnodiging.

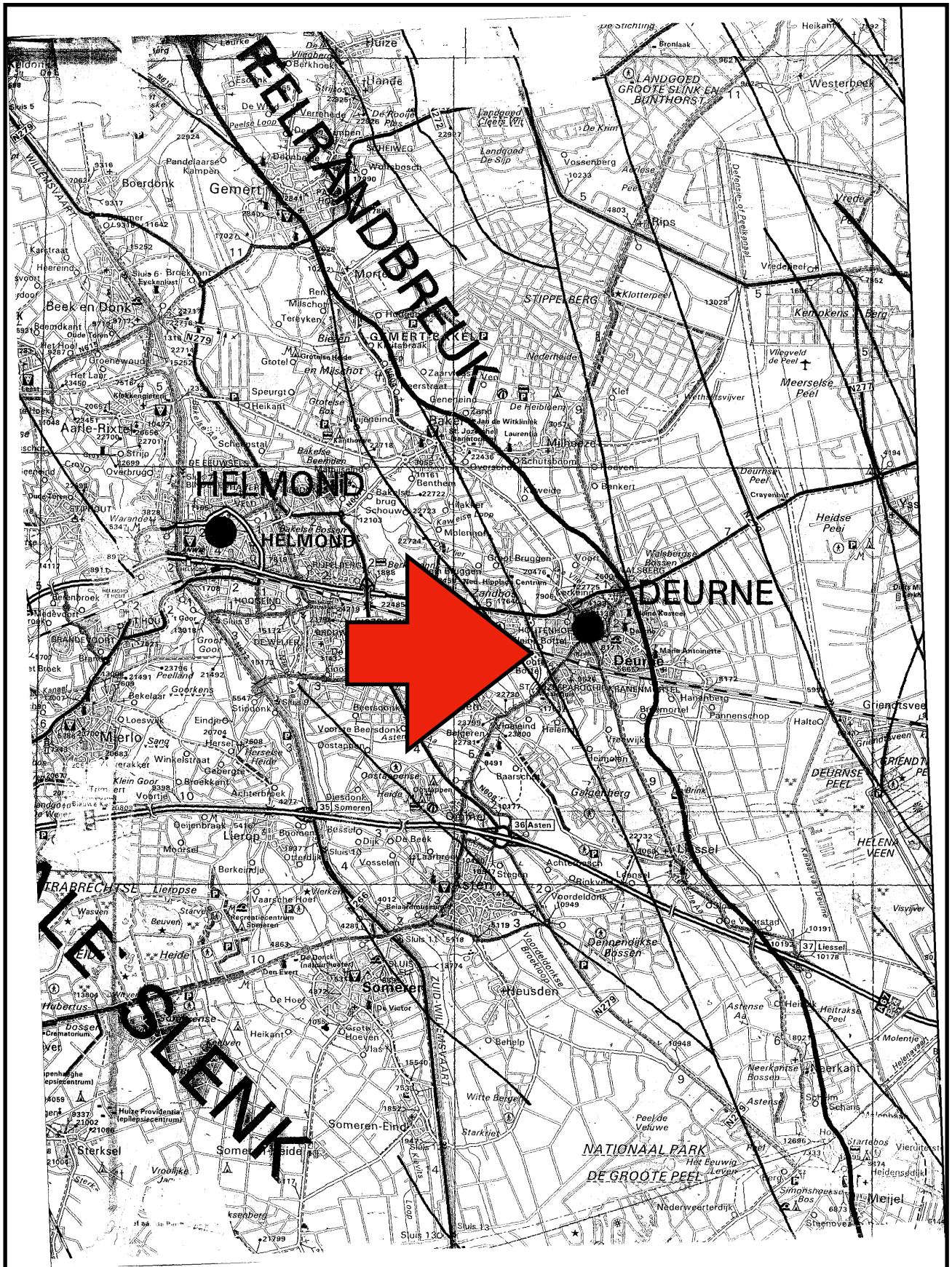
Op het eerste oog ziet het bestemmingsplan er doortimmerd uit. Restanten van ooit in WOII afgevuurde munitie vanuit Vlierden naar de spoorlijn ter plaatse tot het welzijn van bewoners van vogelnestjes in bomen welke op de nominatie staan om gerooid te worden, hartstikke compleet zou men zeggen. Maar er wordt voorbijgegaan aan enkele kritieke punten welke het welzijn (in ruime zin!) van de bewoners van aanpalende huizen aantast. Wij hebben veel respect voor de natuur en haar vliegende bewoners maar we vinden onze gezondheid en kwaliteit van wonen toch net iets belangrijker. Andere sprekers zullen vanavond ingaan ieder op hun eigen focusgebied, wij houden het bij wat zich ondergronds afspeelt en de onvermijdelijke gevolgen daarvan op onze woonhuizen c.q. percelen.

Als eerste willen wij stellen niet persé tegen een spoortunnel te zijn. De grote vraag is echter of de Binderendreef daarvoor geschikt is met alles wat daarbij komt kijken. Er zijn namelijk wel HEEL ERG VEEL neveneffecten op te tekenen welke nauwelijks of soms zelfs totaal niet benoemd en onderzocht zijn in het bestemmingsplan. Daartoe hebben we tips ontvangen en één daarvan is om eens met Frans Swinkels te sparren. Hij is binnen de Brabantse Milieu Federatie actief op het gebied van waterbeschikbaarheid en ondergrondse waterstromen.

Het is namelijk verbijsterend dat in het bestemmingsplan met niet 1 woord gerept wordt over breuklijnen. En al helemaal niet omdat de spoortunnel in kwestie nagenoeg exact OP een breuklijn gepland staat! Het betreft hier een aftakking van de Peelrandbreuk. Inmiddels staat in heel veel rapporten beschreven om niet in de bodem te gaan rommelen op of in directe nabijheid van breuklijnen. Elke activiteit welke daar uitgevoerd wordt, heeft invloed op de grondwaterstand aangezien er daardoor in de directe omgeving veel water onttrokken kan worden dan wel in overvloed beschikbaar kan komen. Beide effecten niet wenselijk. Dit kan dus zorgen voor extreem droge c.q. buitengewoon natte gronden. Gezien de bodemgesteldheid zijn onze woningen destijds verplicht op palen gebouwd. Nu er drastische bouwwerkzaamheden in casu de spoortunnel gepland staan, kan het niet anders zijn dan dat die bodemgesteldheid nog meer zal veranderen door de aanwezigheid van een breuklijn ter hoogte van de spoortunnel. Dus zowel buitensporige vernatting of extreme droogte staan ons te wachten. Droogte zal de kans op grondverzakkingen fors doen toenemen, paalconstructies ten spijt. Dit zal onvermijdelijk gevolgen hebben voor onze woonhuizen in de vorm van scheuren en ten gevolge daarvan de economische waarden negatief beïnvloeden.

Het is genoegzaam bekend dat rond breuklijnen de waterhuishouding verstoord is. Door de aanwezigheid van niet of nauwelijks waterdoorlatende lagen vanwege zware ijzerafzettingen ontstaan situaties waardoor de grondwaterstroom belemmerd kan worden en water zijn weg naar boven gaat zoeken en als z.g. kwelwater aan het aardoppervlak verschijnt. Die gebieden worden daardoor buitensporig nat en drassig. Er zijn in de buurt genoeg slootjes te vinden waarin kwelwater (ook wel wijstwater) te zien is: roestbruin van kleur! Van genoemde ijzerafzettingen heeft mijn buurman al het bewijs: opgepompt water uit zijn waterput is rijk aan ijzer zijn en daarmee praktisch slecht toepasbaar om je tuin mee te beregenen. Zo'n waterput welke ijzerrijk water oplevert, is bij mijn buurman helaas geen toeval. Navraag bij experts die dergelijke waterbronnen aanleggen, waarschuwen voor slechte waterkwaliteit: langs en in de buurt van de Helmondseweg is niemand er ooit in geslaagd om een put te slaan welke kwalitatief goed (lees: ijzerarm) water oplevert. En dit heeft alles te maken met de breuklijn welke zich op steenworp afstand bevindt. Maar het kan zoals eerder al aangehaald ook extreem droog worden. En juist daarom willen we nader onderzoek.

Waarom wordt hier volledig aan voorbijgegaan? Nergens staat in dit bestemmingsplan ook maar iets te lezen over de effecten welke te verwachten zijn zodra er op of zo dicht in de buurt van breuken in de aardkorst activiteiten verricht worden. Binnen de Gemeente Deurne zijn op meerdere plaatsen effecten op dat gebied bekend en er is ook rekening mee gehouden. Zie bijvoorbeeld in de Heiakker een strook waar bomen geplant zijn op de plaats waar huizenbouw gepland stond. Waarom deze keuze: een huis kan verzakken, een boom niet. Wij willen dan ook met klem vragen om bodemexperts alsnog onderzoek te laten doen naar de gevolgen van werkzaamheden in breukzones en de invloed daarvan op bebouwing.



Frans Babylonstraat 1, Deurne.