



BA

Nota inspraak en vooroverleg

Voorontwerpbestemmingsplan Diepveldenweg

Gemeente Eersel / Bergeijk



Colofon

Titel:	Nota inspraak en vooroverleg
Auteur(s):	Frank van der Putten & Fré Hamans
Opdrachtgever:	Gemeente Bergeijk / Gemeente Eersel
Projectnaam:	Nota inspraak en vooroverleg Diepveldenweg
Projectnummer:	18014
Datum:	21 juni 2019
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Inspiraakreacties	5
2.1	Inspiraakreactie 1	5
2.2	Inspiraakreactie 2	9
2.3	Inspiraakreactie 3	11
2.4	Inspiraakreactie 4	14
3	Vooroverleg	16
3.1	Provincie Noord-Brabant	16
3.2	Waterschap De Dommel	17
3.3	Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost	18

1 Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Diepveldenweg' heeft in het kader van inspraak met ingang van 28 juni 2018 - gedurende vier weken – tot 26 juli 2018 bij zowel de gemeente Bergeijk, als de gemeente Eersel ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan in te dienen. Dit heeft geleid tot een viertal ontvankelijke inspraakreacties. Van deze vier inspraakreacties heeft echter slechts één ten dele betrekking op Eersels grondgebied. Derhalve is voor de gemeente Eersel enkel (de beantwoording van) inspraakreactie 3 van toepassing. Voor de overige inspraakreacties is de beantwoording enkel door de gemeente Bergeijk opgesteld. Vanwege de integraliteit is er echter voor geopteerd om één nota inspraak en vooroverleg op te stellen.

Voorts zijn er ook drie reacties vanuit de formele vooroverlegpartners (provincie Noord-Brabant, Waterschap De Dommel en de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost) ingediend. Voornoemde reacties worden binnen voorliggende nota inspraak en vooroverleg in hoofdstuk 3 uiteengezet. Tevens wordt de gezamenlijke beantwoording van de gemeente Bergeijk en de gemeente Eersel gepresenteerd en wordt aangegeven of en in hoeverre de reacties tot aanpassingen van het bestemmingsplan leiden.

In verband met de Wet bescherming persoonsgegevens zijn alle inspraakreacties geanonimiseerd weergegeven. Op het gemeentehuis van zowel de gemeente Bergeijk, als de gemeente Eersel zijn de originele inspraakreacties desgewenst raadpleegbaar.

2 Inspraakreacties

2.1 Inspraakreactie 1

Samengevat

Insprekers maken bezwaar tegen het tracé, aangezien de toegang tot de Diepveldenweg vanuit het Hof, waarschijnlijk via de Standerdmolen gaat verlopen en verwacht wordt dat de bewoners aan de Standerdmolen en het Ronsel (nr's 25 t/m 37) hiervan veel overlast (drukke, geluidsoverlast, fijnstof, eventueel stank etc.) gaan ondervinden.

Het voorstel luidt om te bekijken of een deel van de weg aangepast kan worden, zodanig dat het tracé vanuit de rotonde op het Loo via de Elsenakker ofwel de Galgenberg naar de Weerwolf en vervolgens naar de N397 leidt. Dit leidt er toe dat het tracé via het industrieterrein verloopt, waardoor bewoners minder overlast ondervinden. Als alternatief wordt nog meegegeven om de Elsenakker door te trekken en achter de vijver Waterlaat een nieuwe weg te creëren die doorgetrokken wordt naar de N397.

Beantwoording

Voorop staat dat de normstelling uit de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) wanneer deze buiten de betreffende (onderzoeks)zone van een aan te leggen (en/of te wijzigen) weg vallen. Bovengenoemde adressen vallen ruimschoots buiten de betreffende wettelijke onderzoekszones oftewel aandachtsgebieden van de Diepveldenweg. Verder geldt dat er ter plaatse van de Stökskesweg geen veranderingen aan de weg zijn voorgenomen, die ingevolge de Wet geluidhinder als fysieke wijziging aangemerkt kunnen worden.

Dit houdt in dat er voor de concrete situatie geen wettelijke grondslag is die een akoestisch onderzoek verplicht stelt. Desalniettemin kan hiervoor wel analoog aan de Wet geluidhinder een beoordeling worden gegeven. Hiervoor is het in eerste instantie van belang om inzicht te verkrijgen in de wijzigingen in verkeersintensiteiten als gevolg van de Diepveldenweg.

Uit de verschilplot (2030 t.o.v. autonome situatie)- die is weergegeven in figuur 1 - blijkt dat de Standerdmolen voor het specifieke deel tussen de Stökskesweg en de afslag Sint Victor, in beide richtingen een beperkt toenemende verkeersintensiteit kan verwachten. Afhankelijk van de plek, varieert deze toename naar verwachting tussen de 110 en de 280 motorvoertuigen per etmaal.

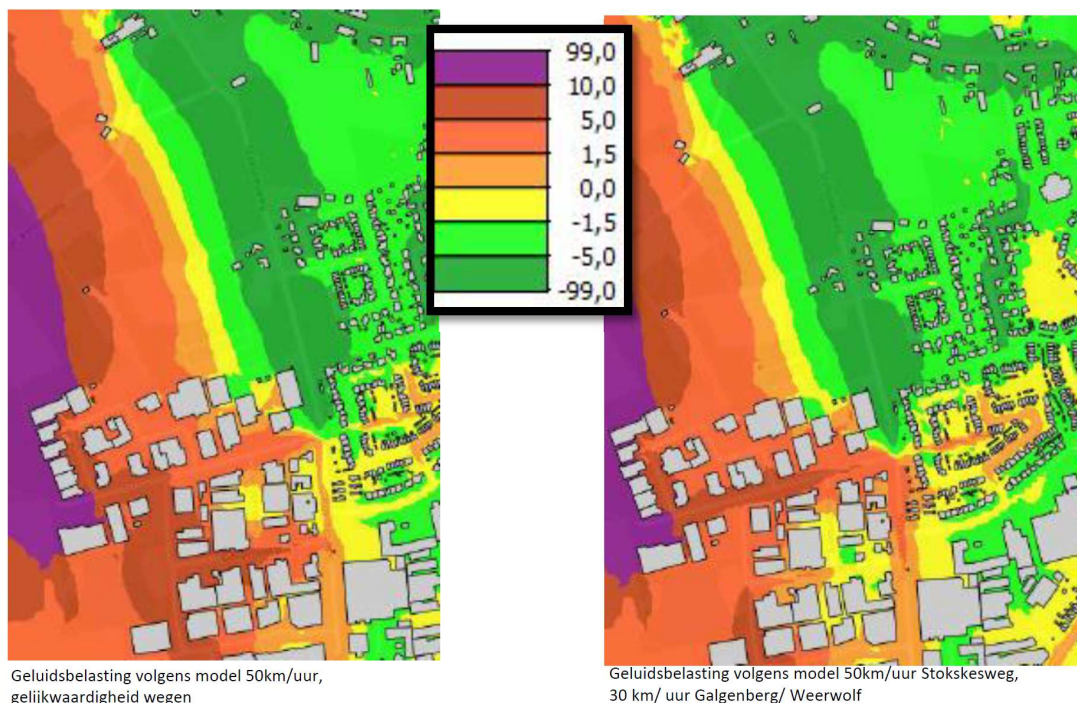


Figuur 1: verschilplot (2020 t.o.v. autonome situatie) met in groen de afname van het aantal motorvoertuigen per etmaal en in rood de toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal

Temeer omdat de DiepvelDENweg tot aan de voorziene rotonde ter hoogte van

Wat betreft het gedeelte van de Stökskesweg ter hoogte van de tuinen van de adressen Het Ronsel 25 t/m 37, geldt dat er - op basis van het verkeersmodel - in zijn totaliteit sprake is van een afname van de verkeersintensiteit. Alhoewel er in noordelijke richting een toename van 860 motorvoertuigen per etmaal te verwachten is, zal in zuidelijke richting een afname van 870 motorvoertuigen optreden. Per saldo zullen dus dagelijks gemiddeld tien motorvoertuigen minder dit weggedeelte passeren. Dit is voornamelijk te wijten aan de verkeersbewegingen vanuit en naar bedrijventerrein De Waterlaet, die zich direct in noordelijke richting via de Diepveldenweg zullen voltrekken. Daarmee zal ook een substantiële reductie van (zwaar) vrachtverkeer optreden ter plaatse van dit gedeelte van de Stökskesweg.

Erkend wordt echter dat het model uitgaat van een onwaarschijnlijke, vrijwel evenredige verspreiding van de verkeersbewegingen over de Galgenberg/Weerwolf en De Waterlaet. Om die reden is er zorgvuldigheidshalve voor geopteerd om de akoestische effecten door te rekenen in de situatie dat de Galgenberg en Weerwolf 'afgevaarderd' zouden worden tot een 30 km/u-weg in plaats van de huidige 50 km/u-weg (zie ook figuur 2). Deze afwaardering zorgt voor een realistisch verloop van de verwachte verkeersbewegingen en daarmee tot een toename van het verkeer op de Stökskesweg ter hoogte van Het Ronsel 25 t/m 37.



Figuur 2: toe- en afname van geluidsbelasting als gevolg van de Diepveldenweg in de situatie van gelijkwaardigheidswegen (links) en de situatie waarin de Galgenberg en de Weerwolf in het model zijn aangemerkt als 30 km/u-wegen (rechts)

De conclusie die als gevolg van bovenstaande getrokken kan worden, is dat er voor de gehele wijk Het Ronsel zowel toe- (in oranje en rood aangeduid), als afnames (in geel en groen aangeduid) van de geluidsbelasting plaats zullen vinden. Voor een groot deel van Het Ronsel zal een afname die varieert tussen de 0 en 5 dB plaatsvinden als gevolg van de aanleg van de DiepvelDENweg. Voor een aantal woningen zal echter een zeer beperkte toename (variërend tussen de 0 en 5 dB) van de geluidsbelasting plaatsvinden. Hierbij dient bovendien nog opgemerkt te worden dat deze waarden noch gecorrigeerd zijn voor de aftrek vanwege het stiller worden van het verkeer in de toekomst (5 dB), noch voor de reflectie in de achterliggende gevel (3 dB). In figuur 3 wordt de huidige en toekomstige geluidsbelasting specifiek voor onderhavig gedeelte van de wijk Het Ronsel weergegeven.



Figuur 3: geluidsbelastingen in de huidige en toekomstige situatie

Om de optredende geluidsbelastingen verder te reduceren, is besloten om ter hoogte van de adressen Het Ronsel 25 t/m 37 een geluidsscherm op te richten. Als gevolg hiervan vindt een (verdere) bevordering van het akoestisch klimaat van de achterliggende woningen plaats.

Mede op basis van bovenstaande verschilplot van de verkeersintensiteiten (zie figuur 1) blijkt dat er ter plaatse van het wijk Het Ronsel in zijn totaliteit verder ook geen noemenswaardige toename van stank en fijnstof zal ontstaan. Met name het verlengde van de Stökskesweg, de Hooge Berkt en de Churchill-Laan zullen een substantiële afname van verkeersintensiteit en derhalve fijnstofuitstoot/stank ondervinden, waardoor de algehele luchtkwaliteit van het woongebied verbeterd zal worden.

Wat betreft het voorgestelde tracéverloop, zal mede op basis van het verkeersmodel, in de praktijk reeds een deel van het verkeer richting de DiepvelDENweg afgewikkeld worden via de Galgenberg/Elsenakker en de Weerwolf. De inrichting en uitstraling, alsmede het bochtige verloop van deze wegen hebben echter niet de karakter van een hoofdontsluiting. In samenhang bezien met de beperkte effecten en de te treffen maatregel in de vorm van een geluidsscherm, stuit dit tracéverloop dan ook op verkeerskundige, ruimtelijke, landschappelijke en financiële bezwaren.

Al met al stelt de gemeente Bergeijk zich dus op het standpunt dat er als gevolg van de DiepvelDENweg geen onevenredige benadeling van de bewoners van de Standerdmolen en Het Ronsel 25 t/m 37 zal ontstaan. Op basis van de wettelijke normen vindt er geen significante aantasting van het woon- en leefklimaat plaats. Bovendien kan in totaliteit worden gesteld dat het woon- en leefklimaat van de wijk Het Ronsel juist zal verbeteren. Tot slot zal een eerder afgewogen alternatief, in de vorm van een volledig tracéverloop via de Stökskesweg, met name voor de bewoners van Het Ronsel wel voor een mogelijke toename aan hinder kunnen zorgen.

Conclusie

Deze inspraakreactie leidt niet tot planwijzigingen. Wel zal - conform hetgeen toegezegd is op de bewonersbijeenkomst van 4 februari 2019 - een geluidsscherm ter hoogte van de adressen Het Ronsel 25 t/m 37 opgericht worden.

2.2 Inspraakreactie 2

Samengevat

Als gevolg van de verwachte verkeerstoename op de Stökskesweg, wordt gevreesd dat de bewoners van wie de tuinen aan deze weg grenzen, te maken krijgen met een toename van overlast. Onder overlast wordt verstaan:

1. een toename van de geluidsbelasting
2. een toename van de luchtverontreiniging door extra uitstoot van fijnstof en andere schadelijke stoffen
3. een toename van transporten met gevaarlijke stoffen
4. een afname van de waarde van de betreffende woningen

In het bestemmingsplan DiepvelDENweg is verder vermeld dat geen bestemmingswijzigingen noodzakelijk zijn, aangezien de voorgenomen aanpassingen binnen de huidige bestemmingen vallen. Echter wordt een verdubbeling van de verkeersintensiteit op de Stökskesweg verwacht ten opzichte van het huidige niveau. Om deze reden is het voor de bewoners lastig te begrijpen dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn om bovenstaand verwachte overlast tot een minimum te beperken.

Beantwoording

Voor wat betreft de verwachte geluidsbelasting en luchtverontreiniging geldt dezelfde beantwoording als bovenstaand onder inspraakreactie 1 uiteengezet is. Ten aanzien van een toename van transporten met gevaarlijke stoffen wordt een algehele bevordering van de veiligheidssituatie op gemeenteniveau bewerkstelligd. Uit onderzoek blijkt dat als gevolg van de Diepveldenweg een reductie van transport met gevaarlijk stoffen door de bebouwde kom op zal treden. Dit betekent een significante afname van het groepsrisico. In dat verband heeft de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost te kennen gegeven, verheugd te zijn met de komst van de weg.

Desalniettemin zullen er enkele nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied komen te liggen, waaronder ook de woningen aan Het Ronsel. Uit de externe veiligheidsrapportage blijkt echter dat het groepsrisico ruim minder dan 0,1 maal de oriënterende waarde bedraagt. Dit houdt in dat er geen significante verhoging van het groepsrisico plaatsvindt en de kans op een calamiteit niet onevenredig toeneemt. Al met al kan dus gesteld worden dat het om een alleszins acceptabele situatie gaat.

Voor wat betreft een verwachte waardedaling van huizen, kan na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek tot planschade ingediend kunnen worden. Of er daadwerkelijk sprake is van planschade wordt door een onafhankelijk adviseur bepaald aan de hand van een planologische vergelijking van de oude en de nieuwe situatie.

Voorts schrijft het bestemmingsplan overigens enkel de gebruiksmogelijkheden van de gronden voor. In dit geval zijn de gronden bestemd voor verkeersdoeleinden. Wijzigingen in verkeersintensiteiten leiden er niet toe dat de gronden niet meer in overeenstemming met de bestemming worden gebruikt, waardoor geen bestemmingswijzigingen noodzakelijk zijn. De stelling dat er sprake is van een verdubbeling van de verkeersintensiteit op de Stökskesweg is bovendien, op basis van de geprognosticeerde toename, feitelijk onjuist. Enkel op het zuidelijke gedeelte tussen het Loo en de afslag Galgenberg vindt per saldo een toename van de verkeersintensiteit plaats. Deze toename bedraagt, afhankelijk van welk weggedeelte, tussen de 35 en 55% ten opzichte van de autonome situatie en valt daarmee beduidend lager uit dan wordt verondersteld.

Conclusie

Deze inspraakreactie leidt niet tot planwijzigingen. Wel zal - conform hetgeen toegezegd is op de bewonersbijeenkomst van 4 februari 2019 - een geluidsscherm ter hoogte van de adressen Het Ronsel 25 t/m 37 opgericht worden.

2.3 Inspraakreactie 3

Samengevat

De visie op de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg is erg te onderschrijven, maar de wijze van uitwerking roept enkele vragen op. De weg is nu primair als een verkeerskundig, technisch ontwerp in het landschap gelegd. Vanuit landschappelijk perspectief zou deze, met behoud van de verkeerstechnische uitgangspunten, genuanceerder in het landschap kunnen komen te liggen.

Voor het zuidelijk deel van het tracé wordt gesteld dat:

1. **de laanbeplanting gebiedsvreemd is en een te grote impact heeft (vernietigen bestand bos).** Ter hoogte van het bosdeel is een tweezijdige laanbeplanting inclusief sloot voorzien. Dit is vanuit de visie (zo min mogelijk impact op het landschap) een vreemde en niet onderbouwde keuze. Voor de aanleg van de laan zal in verband met lichtinval ten behoeve van de nieuwe aanplant, een breder profiel vrijgekapt moeten worden. Tevens is dit niet gebiedseigen: de wegen in Bergeijk voegen zich naar het landschap, waarbij het bos dicht tot aan de weg komt (op een berm na). Het gewenste contrast tussen dicht (bos) en open (akker) wordt zo vergroot.
2. **de bocht vanuit de Waterlaat met middengeleider erg 'lomp' is en een grote landschappelijke impact heeft.** Onder meer de gescheiden middenberm voor de fietsoversteek maakt dat de bocht bijzonder breed gedimensioneerd is, terwijl hier een mooi stuk Bergeijks landschap begint. Derhalve luidt de vraag of dit anders kan, bijvoorbeeld door de fietsroute ten zuiden van de Waterlaat dubbelzijdig te gebruiken. Dit zou de middengeleider en de fietsaansluitingen ten noorden van de weg overbodig maken en de fietser heeft dan geen onnodige oversteek.

Voor het middendeel van het tracé wordt gesteld dat:

3. **de enkele rij bomen gebiedsvreemd is.** Uit de landschappelijke onderbouwing is onduidelijk waarom op delen gekozen wordt voor een enkele rij bomen langs de weg. Vooral ter hoogte van een verkeerskundige bocht is een bomenrij vreemd, omdat de visie uitgaat van het zo min mogelijk benadrukken van de weg. De bomenrij doet niet mee als een onderdeel in een landschappelijke structuur. Hiervoor is de ingreep te mager en als landschapselement niet passend bij de beemden. Het deel ten zuiden van de Hooge Berkt behoort historisch gezien weliswaar in het landschapstype beemden/natte heide, maar na de ruilverkaveling ligt hier een open, rationaal verkaveld landschap. Dit maakt een rij bomen midden op de open velden vreemd.

4. **de kruising met de Hooge Berkt erg dominant is en atypisch in het landschap ligt.** De Hooge Berkt dient als historische en landschappelijke lijn zoveel mogelijk in tact gehouden te worden. De Diepveldenweg heeft met name voor en na de kruising met de Hooge Berkt een rare verkeerskundige bocht. Dit leidt tot een erg grote, onlogische en onlandschappelijke kruising met de toekomstige fietsweg van de Hooge Berkt. Een nieuwe weg dient zich naar het bestaande te voegen. Indien de bochtstraal van de Diepveldenweg wordt aangepast, kunnen fietsers de kruising alsnog haaks oversteken. Zo wordt de landschappelijke, cultuurhistorische en belevingswaarde van de Hooge Berkt overeind gehouden en wordt de fietsers een logisch tracé geboden. Ook de middengeleider is bijzonder groots vormgegeven. Oversteekveiligheid is van allergrootst belang, maar het lijkt wel alsof ter plaatse een snelweg overgestoken dient te worden.

Voor het noordelijk deel van het tracé wordt (voor)gesteld:

5. **dat de rotonde Stokkelen te Eersel landschappelijk ingepast kan worden door het schraalgrasland/heideperceel aldaar volledig in te planten met eiken en berken met wisselende plantafstanden.** Zodoende wordt aangesloten bij de karakteristiek van de weg Stokkelen en het oude heidelandschap en wordt de open/geslotenbeleving en de biodiversiteit versterkt.
6. **dat de dubbelzijdige laanbeplanting in de bocht vreemd is.** Deze beplanting staat haaks op de visie en is een vreemd element in het landschap, aangezien alle landschapselementen haaks op elkaar ofwel in rechte lijnen staan.
7. **om de aansluiting Boevenheuvel in Eersel nader landschappelijk te bekijken.** De Boevenheuvel bevat een stevige singelbeplanting van eiken, berken en bijpassende struwelen. Een inpassing van het fietspad met afwisselend geplante eiken en berken met gevarieerde planafstanden zou beter aansluiten bij de bestaande landschapselementen, dan de getekende dubbelzijdige boombeplanting langs het fietspad. Deze bomenrij volgt wederom een verkeerskundige kromming in plaats van de landschappelijke lijnen. Tevens zou de ruimte tussen de aantakking Boevenheuvel/Diepveldenweg ingeplant kunnen worden met eiken/berken, waardoor een meer landschappelijke setting gecreëerd wordt. Tot slot wordt ook de suggestie gegeven om de rotonde aan te planten met eiken, zoals de andere fraai ingeplante rotondes aan de N397.

Beantwoording

1. Allereerst moet worden opgemerkt dat het profiel van de Diepveldenweg vastligt. De weg is in totaal circa 7,5 meter breed, de bermen zijn elk 2.5 meter breed en de zaksloten zijn eveneens elk 2,5 meter breed. Het profiel komt daarmee uit op een totale breedte van 17,5 meter. Om dit te realiseren zullen bomen moeten worden gekapt. Als uitgangspunt daarbij is gekozen om de Diepveldenweg in bebost gebied tweezijdig te beplanten en eventueel ondergroei aan te brengen om de beplanting zo dicht mogelijk op de weg te laten aansluiten. In de ideale situatie wordt een smalle strook bos gekapt en wordt een nieuwe mantelvegetatie aangebracht/ontwikkeld. In die zin is er dus niet voor geopteerd om een laan aan te leggen, maar is het doel om de bossfeer naar de weg toe te trekken.
2. De betreffende bocht en de middengeleider zijn onderdeel van het verkeerskundig ontwerp, waar in het voortraject veel over gesproken is. In deze discussie is met name met de veiligheid voor het langzaam verkeer rekening gehouden. Indien wordt gekozen voor het eerder laten oversteken van fietsers in combinatie met een twee-richtingen-fietspad aan de zuidzijde van de Waterlaat, resulteert dit in meer oversteekplaatsen voor fietsers die de langs de Waterlaat gelegen bedrijven willen bereiken. In het huidige ontwerp wordt dit gereduceerd tot één oversteekpunt, hetgeen aanmerkelijk veiliger is. Er wordt echter nog overwogen om het fietspad aan de zuidzijde van De Waterlaat alsnog voor beide richtingen aan te leggen. Daarmee kan de betreffende middengeleider/oversteek ter plaatse komen te vervallen. In de verdere planuitwerking komt hier meer duidelijkheid over.
3. Het is niet de bedoeling om de Diepveldenweg aan de hand van de landschappelijke inpassing te benadrukken. Wel wordt aangesloten bij de ruimtelijke opbouw van het landschap c.q. de (rand van de) beemden. Dit vindt plaats door het aanbrengen van een eenzijdige rij bomen. Een enkele rij bomen is een relatief mager landschapselement, maar past wel in de ruimtelijke opbouw van het landschap ter plaatse. Hier komen immers meer relatief smalle landschapselementen langs wegen, op kavelgrenzen en langs sloten voor.
4. Het tracéverloop van de Diepveldenweg is mede een gevolg van de (mogelijkheden tot) grondverwerving en draagvlak in het gebied. In die zin voegt het tracé zich naar de mogelijkheden om de weg te kunnen realiseren en is het niet mogelijk om de bochtstraat aan te passen. Voor het fietsend verkeer biedt een haakse kruising met middengeleider dan de meest veilige optie. Tot slot wordt met de beplanting langs de Hooge Berkt juist beoogd om de oude verbindingsweg te accentueren. Deze beplanting houdt de historisch landschappelijke lijn in tact. Voorts dient nog opgemerkt te worden dat de kruising tevens gaat dienen als landbouwverkeeroversteekplaats.

5. In het huidige ontwerp is er voor geopteerd om het kruispunt niet te zwaar te accentueren in het (relatief open) landschap. Wel wordt de ligging geduid door aan weerszijden van de ovatonde een korte rij bomen aan te planten.
6. Het klopt dat de meeste landschapselementen haaks op elkaar en in rechte lijnen staan. In dit geval 'schuurt' de Diepveldenweg op korte afstand langs een aantal (grote) bospercelen. Naast het feit dat de tweezijdige boombeplanting de loop van de weg begeleidt, wordt met deze beplanting aansluiting gezocht met het bosrijke en kleinschalige gebied dat wordt doorsneden.
7. Langs de huidige Boevenheuvel staat inderdaad een stevige singelbeplanting. Met de dubbele bomenrij langs het fietspad/Diepveldenweg haken we hierop aan. Voor meer beplanting is helaas geen ruimte binnen het beschikbare profiel. De huidige aansluiting van de Diepveldenweg op de rotonde is bovendien een gevolg van de ligging van de woning ter plaatse van Heuvelweg 3. Hierdoor is de aansluiting noodgedwongen iets noordelijker dan de huidige Boevenheuvel geprojecteerd. De suggesties voor de typen bomen en de aanplant van eiken op de rotonde zullen ten tijde van de verdere uitwerking worden beoordeeld op wenselijkheid.

Afhankelijk van de uitkomst van het overleg met de provincie (zie paragraaf 3.1) kan het overigens zijn dat de landschappelijke inpassing in verband met de natuurcompensatie enigszins gewijzigd vormgegeven wordt.

Conclusie

Deze inspraakreactie leidt niet tot planwijzigingen.

2.4 Inspraakreactie 4

Samengevat

Insprekers maken zich zorgen over de leefbaarheid, die als gevolg van de aanleg van de Diepveldenweg, aanzienlijk zal veranderen ten nadele van de buurt. Insprekers willen de positieve punten niet ontkennen of ontcrachten, maar willen desondanks vragen om het ontwerp zodanig te herzien dat de wijk ontlast wordt. Daarnaast wordt teleurstelling geuit over de wijze waarop de gemeente gehandeld heeft. De betreffende buurt is pas in een laat stadium geïnformeerd over de aanleg van de weg en is niet meegenomen in de klankbordgroep-gesprekken. Tevens worden bestemmingswijzigingen van wegen ontkend, waardoor geen onderzoek in de wijk uitgevoerd is met betrekking tot geluidsoverlast en CO₂-uitstoot. Het zou op prijs worden gesteld als de wijk meegenomen wordt bij het toetsen aan de grenswaarden.

De punten van bezwaar zijn onderstaand (nogmaals) opgesomd:

- een stijging van luchtverontreiniging door CO2-uitstoot;
- een stijging van geluidsoverlast;
- de bestemmingswijzigingen van de Stökskesweg, die nu voor woon-werkverkeer dient en straks voor doorgaand verkeer;
- waardedaling van de huizen, door een verslechtering van het leefmilieu.

Beantwoording

Aan de hand van de beantwoording bij inspraakreacties 1 en 2 is reeds naar voren gekomen dat de gemeente zich op het standpunt stelt dat er geen onevenredig nadelige situatie ten aanzien van het akoestisch klimaat, luchtkwaliteit en leefbaarheid in zijn algemeenheid ontstaat. Voor wat betreft een verwachte waardedaling van huizen, kan na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek tot planschade ingediend kunnen worden. Of er daadwerkelijk sprake is van planschade wordt door een onafhankelijk deskundige bepaald aan de hand van een planologische vergelijking van de oude en de nieuwe situatie.

Ten aanzien van de handelswijze inzake het betrekken van de buurt, wordt het volgende opgemerkt: bij de totstandkoming van de tracékeuze is een brede vertegenwoordiging vanuit de omgeving betrokken. Diverse belangengroepen als de Dorpsraad, de Milieuvereniging en ondernemers hebben in de klankbordgroep deelgenomen. De omvang van een klankbordgroep is noodgedwongen beperkt, waardoor het niet mogelijk is om elk individueel belang in de klankbordgroep een plaats te geven. Overigens is dat ook niet het doel van een klankbordgroep. Juist omdat niet elk belang vertegenwoordigd kan zijn, zijn er daarnaast ook algemene informatieavonden georganiseerd. Tenslotte is ook deze inspraakprocedure bedoeld om inzicht in deze belangen te krijgen.

Verder vinden er geen bestemmingswijzigingen plaats ter plekke van de Stökskesweg en de Waterlaat. De toekomstige situatie is immers toegestaan op grond van de huidige bestemming. Bovendien vinden aan het bestaande wegennetwerk geen substantiële veranderingen plaats. Desalniettemin is er aanvullend, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, een akoestisch, onderzoek uitgevoerd. De resultaten die hieruit naar voren zijn gekomen, zijn toegelicht onder inspraakreactie 1.

Conclusie

Deze inspraakreactie leidt niet tot planwijzigingen. Wel zal - conform hetgeen toegezegd is op de bewonersbijeenkomst van 4 februari 2019 - een geluidsscherm ter hoogte van de adressen Het Ronsel 25 t/m 37 opgericht worden.

3 Vooroverleg

3.1 Provincie Noord-Brabant

Samengevat

Het tracé is voor een groot gedeelte voorzien binnen de structuur gemengd landelijk gebied. In de toelichting wordt ingegaan op de verschillende varianten, de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving en de wijze van inpassing van de weg in de omgeving. Hiermee kan worden ingestemd.

De keuze van het tracé betekent voorts dat NNB wordt doorsneden. Voor de aantasting en wijziging van de begrenzing voor infrastructurele werken dient het herbegrenzingsverzoek zijn grondslag te vinden in het 'nee, tenzij-principe' (artikel 5.3 van de Verordening ruimte).

Voorgesteld wordt om daarbij geldende bepalingen, voor wat betreft procedure en wijze van compensatie, in overleg met de gemeenten Bergeijk en Eersel te bespreken.

Beantwoording

Het huidige herbegrenzingsverzoek is gestoeld op toepassing van de saldobenadering (artikel 5.4 van de Verordening ruimte). Hierbij is gebruik gemaakt van de visie die in het kader van de naastgelegen golfbaan De Paal is opgesteld. Op basis van overleg is de benaderingswijze echter veranderd en wordt in het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van een wijziging van de begrenzing op verzoek bij kleinschalige ingrepen (conform art. 5.5 van de Verordening ruimte). Aan de binnen dit artikel gehanteerde voorwaarden wordt voldaan. Er heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden ten aanzien van de benodigde compensatie (met name als gevolg van verstoring) en uiteindelijk is hier overeenstemming over bereikt.

Conclusie

Deze inspraakreactie leidt tot planwijzigingen. Uiteindelijk is overeengekomen dat het planvoornemen als een 'kleinschalige ingreep' gekwalificeerd kan worden. Het ontwerpbestemmingsplan biedt de verantwoording hoe voldaan wordt aan de hierbij behorende voorwaarden.

3.2 Waterschap De Dommel

Samengevat

Vorig jaar zijn er nieuwe inzichten verschenen voor de waterbergingsgebieden die worden opgenomen in de Verordening ruimte. Aan de hand hiervan doorkruist het tracé deels een reserveringsgebied voor waterberging. Dit zijn gebieden die bij extreem hoogwater (T=100) onder water lopen. Mogelijk zorgt dit er voor dat de weg in extreme gevallen onder water komt te staan. Ook kan de nieuwe weg een obstakel vormen voor het water of ten koste gaan van het waterbergend vermogen, waardoor overlast elders kan ontstaan. Beide situaties zijn onwenselijk. Voorgesteld wordt om in gesprek te gaan met beide gemeenten om de mogelijke risico's nader uit te zoeken en te beslissen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Verder wordt verzocht om het reserveringsgebied op te nemen in de regels en de verbeelding (door deze de dubbelbestemming waterstaat te geven) en het begrip 'waterberging' terug te laten komen in de begrippenlijst. Voorts wordt gevraagd om de toelichting aan te vullen op de volgende punten uit de handreiking watertoets:

- waterrelevant beleid en regelgeving
- huidige en toekomstige situatie van de planlocatie
- gebiedsspecifieke waterbelangen
- vergunningen

Beantwoording

In september 2018 heeft het voorgestelde overleg plaatsgevonden. Hieruit is naar voren gekomen dat hetgeen bovenstaand geschetst wordt, ondervangen kan worden door de aanleg van duikers. Aan de hand van de verdere planuitwerking zal hierover nadere afstemming plaatsvinden met het waterschap.

Voorts wordt geen dubbelbestemming ten aanzien van het reserveringsgebied opgenomen, aangezien de borging van deze belangen reeds plaatsvindt in de Verordening ruimte. Voor wat betreft het waterrelevant beleid en de regelgeving die hiermee samenhangt, wordt verwezen naar hoofdstuk 4 in het watertoets-rapport. Dit rapport is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Hier zijn – voor zover van toepassing – ook de overige benoemde punten in uiteengezet.

Conclusie

Deze inspraakreactie leidt tot planwijzigingen.

3.3 Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost

Samengevat

Vanuit veiligheidsoogpunt is de Veiligheidsregio blij met de nieuwe weg. De kans dat er een calamiteit ontstaat in een dicht bebouwde omgeving neemt hierbij af. Wel worden de volgende aandachtspunten/vragen geschetst:

1. In hoeverre maakt het bestemmingsplan de vestiging van groepen kwetsbare personen (bijv. een bejaardenhuis, school of kinderopvang) mogelijk in de buurt van de nieuwe weg?
2. Het is vanuit veiligheidsoogpunt positief dat er geen groepen verminderd zelfredzame personen zullen verblijven in het invloedsgebied.
3. Graag wordt informatie verkregen over de verkeersafwikkeling op de Middenweg en de N397, zodat de Veiligheidsregio daar de inzet op af kan stemmen. In de ochtenden van een werkweek is het vanuit Bergeijk naar Eersel heel druk op de N397. Wellicht ontstaat er op de Diepveldenweg ook filevorming en zal er veel sluipverkeer blijven rijden door Eersel. Wanneer de verkeersafwikkeling goed blijft verwachten we nauwelijks problemen met de bereikbaarheid voor de hulpverleningsvoertuigen.

Beantwoording

1. Het bestemmingsplan maakt geen vestiging van groepen kwetsbare personen in de buurt van de Diepveldenweg mogelijk.
2. Deze bevinding wordt gedeeld.
3. Het tegengaan van het sluipverkeer is een van aanleidingen geweest voor de aanleg van de nieuwe Diepveldenweg. Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten kan gesteld worden dat er bij normale omstandigheden geen filevorming op zal treden. Er worden dan ook geen problemen ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpverleningsvoertuigen verwacht.

Conclusie

Deze inspraakreactie leidt niet tot planwijzigingen.



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl