

Nota van zienswijzen

behorende bij bestemmingsplan

"Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat"

Inhoud

1. Procedure
2. Onderwerp
3. Ingediende zienswijzen
4. Inhoud zienswijzen en inhoudelijke reacties
5. Aanpassingen

1. Procedure

Burgemeester en wethouders hebben, ter voldoening van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), met publicaties in de Rucphense Bode van 28 november 2012 en 22 mei 2013 en op de gemeentelijke website, kennis gegeven van de terinzagelegging van de voorontwerpbestemmingsplannen "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat" en "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg".

In aansluiting op bovenvermelde publicaties hebben de voorontwerpen tezamen met de daarbij behorende stukken gedurende twee periodes van zes weken (vanaf 29 november 2012 t/m 9 januari 2013 en van 23 mei 2013 t/m 3 juli 2013) ter inzage gelegen in het Dienstverleningscentrum. De voorontwerpen waren daarnaast ook digitaal te raadplegen via de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl en op www.rucphen.nl. Op 19 december 2012 en 4 juni 2013 zijn informatieavonden georganiseerd ten behoeve van de voorontwerpbestemmingsplannen. Gedurende de termijn van terinzagelegging heeft een ieder over de voorontwerpbestemmingsplannen een inspraakreactie, schriftelijk dan wel mondeling, naar voren kunnen brengen. Deze mogelijkheid heeft geleid tot 31 inspraakreacties. Op 19 juni 2013 is een vrij inloopspreekuur gehouden waarvan 11 personen gebruik hebben gemaakt.

Met publicaties in de Staatscourant en de Rucphense Bode van 15 augustus 2013 en op de gemeentelijke website is kennis gegeven van de terinzagelegging van de ontwerpbestemmingsplannen "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat" en "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg".

De ontwerpbestemmingsplannen hebben van 16 augustus t/m 26 september 2013 ter inzage gelegen in het Dienstverleningscentrum. Gedurende de termijn van terinzagelegging heeft een ieder over de ontwerpbestemmingsplannen een zienswijze, schriftelijk dan wel mondeling, naar voren kunnen brengen bij de gemeenteraad. Voor het ontwerpbestemmingsplan "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat" heeft deze mogelijkheid geleid tot 15 zienswijzen. De ontwerpbestemmingsplannen waren daarnaast ook digitaal te raadplegen via de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl en op www.rucphen.nl. Op 10 september 2013 is een informatieavond georganiseerd ten behoeve van de ontwerpbestemmingsplannen.

In paragraaf 2 van deze nota wordt eerst kort ingegaan op de strekking van het (ontwerp) bestemmingsplan "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat". Daarna volgt in paragraaf 3 een uiteenzetting van de behandeling van de ingebrachte zienswijzen. In paragraaf 4 worden de zienswijzen aan de orde gesteld en van een reactie voorzien. In paragraaf 5 is de conclusie opgenomen over de eventuele aanpassingen die voortvloeien uit de zienswijzen.

2. Onderwerp

De doelstellingen van het bestemmingsplan "Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat" dat tegelijkertijd met het bestemmingsplan "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg" wordt opgesteld, zijn de volgende:

- ❖ Het verbeteren van de ontsluiting van het gebied 'Binnentuin'. Het gebied 'Binnentuin' omvat onder andere het bedrijventerrein 'De Nijverhei', sport- en vrijetijdscentrum 'De Vijfsprong', 'Sneeuwattractiepark Skidôme' en overige recreatieve en sportactiviteiten (onder andere manège, schietbaan, atletiek, hockey), alsmede de ontwikkeling van een dag- en verblijfsrecreatiegebied in de Binnentuin.
- ❖ Het ontlasten van de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord van doorgaand verkeer.
- ❖ Het beter faciliteren van het doorgaande verkeer tussen de A58 en Zundert.

3. Ingediende zienswijzen

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat" zijn 15 zienswijzen naar voren gebracht. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van 16 augustus tot en met 26 september 2013 van de terinzagelegging ingediend en kunnen daarmee als ontvankelijk worden geschouwd.

Gelet op de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn de zienswijzen niet geanonimiseerd. Aan de indieners van de zienswijzen wordt per brief de reactie persoonlijk kenbaar gemaakt.

4. Inhoud zienswijzen en inhoudelijke reactie

De inhoud van de ingediende zienswijzen en de inhoudelijke reacties daarop zijn apart verwoord. De nummering van de zienswijzen komt overeen met de nummering van de inhoudelijke reacties.

Per zienswijze is vermeld of naar aanleiding van de zienswijze inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk is.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: Fam. Weijerse
Adres: Bernhardstraat 37
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat heeft grote gevolgen voor het woongenot.
2. De verkeersveiligheid is te bevorderen door een andere tracékeuze.
3. De bocht in de Bernhardstraat (voor nr. 35) is verkeersonveilig. Deze bocht moet worden rechtgetrokken en direct worden aangesloten op de Verlengde Helakkerstraat.
4. Aanzienlijke aanlegkosten bij tracé verschuiving.
5. Door ontwikkeling binnentuin grotere aantrekking van verkeer en vrachtverkeer.

Reactie op zienswijze

1. Gevolgen woongenot / planschade
 In Afdeling 6 'Tegemoetkoming in schade' van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn onder andere de bepalingen opgenomen met betrekking tot planschade. Op grond van artikel 6.1 Wro kent het college van burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een nieuw onherroepelijk bestemmingsplan op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Zie de uitsnede van het wetsartikel hierna.

Wettekst artikel 6.1 Wro

"1. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

2. Een oorzaak als bedoeld in het eerste lid is:

- a. een bepaling van een bestemmingsplan, beheersverordening of inpassingsplan;
3. De aanvraag bevat een motivering, alsmede een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde tegemoetkoming.
4. Een aanvraag voor een tegemoetkoming in schade ten gevolge van een oorzaak als bedoeld in het tweede lid, onder a, b, c, e, f of g, moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop die oorzaak onherroepelijk is geworden."

Op grond van artikel 6.1.3.3., eerste lid van het Besluit ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht regels vast te stellen over de wijze waarop een tegemoetkoming moet worden aangevraagd en hoe de aanvraag door burgemeester en wethouders in behandeling moet worden genomen. De raad heeft op 6 november 2008 de 'Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

Wettekst artikel 6.1.3.3

"1. Bij gemeentelijke verordening, provinciale verordening en bij regeling van Onze Minister worden regels gegeven over de aanwijzing van een adviseur en de wijze waarop deze tot een advies komt."

Indien men van mening is dat planschade wordt geleden, kan men nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen. Door een onafhankelijk deskundige zal het verzoek te zijner tijd op haar merites worden beoordeeld.

2. Verkeersveiligheid
 Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstacé vastgesteld. Daarnaast is op 29 mei 2013 met de provincie Noord-Brabant

een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd.

De verkeersveiligheid is geborgd door het civieltechnisch ontwerp van de weg overeenkomstig de richtlijnen van Duurzaam Veilig Verkeer op te stellen en uit te voeren. Daarnaast is er – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten – geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen.

3. Bocht Bernhardstraat

De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.

4. Besluit voorkeurstracé

Het besluit met betrekking tot het voorkeurstracé voor de omleiding is op 31 maart 2011 door de raad genomen. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten – geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van een lokale ontsluitingsweg tussen de Helakkerstraat / de Kozijnenhoek en de Bernhardstraat te Rucphen, het zogenoemde deeltracé B. Voor deeltracé A (de verlengde Vosdonkseweg) is gelijktijdig een separate procedure gestart. De gemeente heeft zich gecommitteerd over te gaan tot de aanleg van beide wegen. Een keuze tussen de deeltracés is dus niet mogelijk.

5. Toename verkeersintensiteiten

In het verkeersmodel is rekening gehouden met de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen en de daarmee samenhangende toename van de verkeersintensiteiten.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: Van Helvoort, namens N.W. Mol, Sporthei 10
Adres: Maliskampsestraat 63a
Postcode: 5248 NR ROSMALEN

Ingebrachte zienswijze

1. Door de aanleg van nieuwe wegen wordt de bedrijfsvoering geschaad.
2. Er is geen passend aanbod gedaan voor schadeloosstelling c.q. vervangende locatie.
3. De aanleg van de wegen is in strijd met het provinciaal beleid.
4. Na aanleg van de weg zal sprake zijn van een toename van geluid-, stank- en fijn stofproductie hetgeen het woon- en leefklimaat negatief beïnvloedt.
5. De aanleg van de wegen gaat ten koste van de bestaande flora en fauna.

Reactie op zienswijze

1. Schade bedrijfsvoering
Op dit moment is de gemeente Rucphen in gesprek met betrokkene voor de verwerving van het benodigde onroerend goed. Bij de bepaling van de waarde van dit onroerend goed zullen alle van toepassing zijnde schades worden betrokken (planschade waaronder economische schade).
2. Passend aanbod
Er bestaat geen wettelijke verplichting om vooruitlopend op een vaststelling van een bestemmingsplan een bod ter verwerving van de benodigde gronden te doen. Zie ook punt 1.
3. Strijd met provinciaal beleid
Vanaf 2000 is de gemeente Rucphen met de provincie Noord-Brabant in overleg over de Omleiding N638 Rucphen. Dit alles heeft geresulteerd in het ondertekenen van een intentieverklaring in 2008. Samen met de provincie is het huidige project 'Omleiding N638 Rucphen' voorbereid. De raad heeft op 31 maart 2011 het besluit genomen met betrekking tot de tracékeuze. Gedeputeerde Staten hebben het project goedgekeurd en opgenomen in het B-MIT. Op 29 mei 2013 is met de provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd.

Gelet op het voorgaande en het feit dat de provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op het ontwerpbestemmingsplan, kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan niet in strijd is met het provinciaal beleid.
4. Negatieve beïnvloeding woon- en leefklimaat
De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Helakkerstraat zijn berekend op basis van het regionaal verkeersmodel met aanpassingen daarop. Er is uitgegaan van de meest actuele verkeersgegevens. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel. Uit de resultaten van het milieumodel blijkt dat er geen sprake is van knelpunten met betrekking tot geluid voor de bestaande woningen in het plangebied. Derhalve ook niet voor de Sporthei 10 te Rucphen.

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode.
Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere

grenswaarde gestart.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden.

Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM10) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

Trilling

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de toplaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de toplaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

5. Schade aan flora en fauna

Voor alle bestemmingsplannen geldt dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar mogelijke beschermde soorten die in het plangebied voorkomen, hetgeen is geregeld in de Flora- en faunawet. In dit kader is dan ook gedurende de periode van een jaar (2012 / 2013) een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. Dit flora- en faunaonderzoek is voor ons leidend. Uit voornoemd onderzoek blijkt dat een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn verloren gaan als gevolg van de aanleg van de deeltracés A en B.

De aantasting van een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn weegt volgens de gemeente Rucphen niet op tegen het aan de aanleg van de deeltracés A en B verbonden maatschappelijk

belang; het verbeteren van de leefbaarheid van de dorpen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel. Om de schadelijke effecten voor de eekhoorn in het plangebied te beperken wordt een compensatieplan opgesteld. Tevens zal ontheffing worden aangevraagd bij het ministerie. Deze aanvraag moet vergezeld worden met een compensatieplan waarin mitigerende dan wel compenserende maatregelen zijn opgenomen.

Effecten op vleermuizen worden niet voorzien omdat de vleermuizen kunnen blijven foerageren in de omgeving. Als gevolg van de plannen gaat er echter wel foerageergebied van de gewone dwergvleermuis verloren. Boven het bosgebied ter hoogte van het tracé, parallel lopend aan de Ravendonk wordt relatief veel gefoerageerd door gewone dwergvleermuis. Op grond hiervan kan dit worden aangemerkt als primair foerageergebied. In de omgeving is en blijft wel voldoende alternatief foerageergebied beschikbaar, zodat effecten op populatieniveau worden uitgesloten. De vliegroute ten zuiden van het plangebied en de baltsplaatsen in de omgeving worden niet beïnvloed door de aanleg en het gebruik van de weg.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: Van Helvoort, namens W.J. van Meer en H. van Meer-de Kiewit, Spechtendonk 36 te St. Willebrord
Adres: Maliskampsestraat 63a
Postcode: 5248 NR ROSMALEN

Ingebrachte zienswijze

1. Aantasting open gebied hetgeen de leefbaarheid van dat gebied aantast. Dit gaat ten koste van de flora en fauna.
2. Geen redelijke termijn voor indiening zienswijze.
3. Bestemmingsplanprocedure uitstellen totdat overeenstemming is bereikt over de verwerving onroerend goed.

Reactie op zienswijze

1. Leefbaarheid / schade flora en fauna
 De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Helakkerstraat zijn berekend op basis van het regionaal verkeersmodel met aanpassingen daarop. Er is uitgegaan van de meest actuele verkeersgegevens. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel. Uit de resultaten van het milieumodel blijkt dat er geen sprake is van knelpunten met betrekking tot geluid voor de bestaande woningen in het plangebied.

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode.

Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden.

Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een

geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide.

Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM10) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

Trilling

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de toplaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijdsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de toplaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Flora en fauna

Voor alle bestemmingsplannen geldt dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar mogelijke beschermde soorten die in het plangebied voorkomen, hetgeen is geregeld in de Flora- en faunawet. In dit kader is dan ook gedurende de periode van een jaar (2012 / 2013) een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. Dit flora- en faunaonderzoek is voor ons leidend. Uit voornoemd onderzoek blijkt dat een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn verloren gaan als gevolg van de aanleg van de deeltracés A en B.

De aantasting van een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn weegt volgens de gemeente Rucphen niet op tegen het aan de aanleg van de deeltracés A en B verbonden maatschappelijk belang; het verbeteren van de leefbaarheid van de dorpen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel. Om de schadelijke effecten voor de eekhoorn in het plangebied te beperken wordt een compensatieplan opgesteld. Tevens zal ontheffing worden aangevraagd bij het ministerie. Deze aanvraag moet vergezeld worden met een compensatieplan waarin mitigerende dan wel compenserende maatregelen zijn opgenomen.

Effecten op vleermuizen worden niet voorzien omdat de vleermuizen kunnen blijven foerageren in de omgeving. Als gevolg van de plannen gaat er echter wel foerageergebied van de gewone dwergvleermuis verloren. Boven het bosgebied ter hoogte van het tracé, parallel lopend aan de Ravendonk wordt relatief veel gefoerageerd door gewone dwergvleermuis. Op grond hiervan kan dit worden aangemerkt als primair foerageergebied. In de omgeving is en blijft wel voldoende alternatief foerageergebied beschikbaar, zodat effecten op populatieniveau worden uitgesloten. De vliegroute ten zuiden van het plangebied en de baltsplaatsen in de omgeving worden niet beïnvloed door de aanleg en het gebruik van de weg.

Daarnaast wordt opgemerkt dat door de aanleg van een weg door het open gebied niet direct inhoud dat het karakter van het open gebied wordt aangetast. Op grond van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant dient de weg landschappelijk worden ingepast. Ook dient er een verbetering van de kwaliteit van de landschappelijke waarden plaats te vinden. Gelet op het feit dat de provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op het ontwerpbestemmingsplan, kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan niet in strijd is met de Verordening Ruimte.

2. Ter inzage termijn ontwerpbestemmingsplannen

In de publicaties met betrekking tot de ter inzagelegging van de ontwerpbestemmingsplannen worden de

juiste termijnen van zes weken vermeld. Van 16 augustus t/m 26 september hebben de ontwerpbestemmingsplannen ter inzage gelegen. Ook tijdens de informatieavonden is uitgebreid stilgestaan bij de mogelijkheid tot het indienen van inspraakreacties en zienswijzen.

Onderaan de publicatie van de informatieavond is abusievelijk in het kader 'einde indienen bezwaarschrift' de datum van 11 september vermeld. Ondanks deze vermelding is duidelijk en uitgebreid gecommuniceerd omtrent de termijn van 6 weken voor terinzagelegging en het indienen van een zienswijze. In alle wettelijk verplichte publicaties is wel de correcte termijn van 6 weken vermeld.

3. Uitstel bestemmingsplanprocedure

Er bestaat geen wettelijke verplichting om vooruitlopend op een vaststelling van een bestemmingsplan een bod ter verwerving van de benodigde gronden te doen.

Zo bestaat er ook geen wettelijke verplichting te wachten met de bestemmingsplanprocedure totdat overeenstemming is bereikt met betrekking tot het verwerven van het onroerend goed.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat	
Naam:	Van Helvoort, namens C.J. van Beeck, Kozijnenhoek 34 te Rucphen
Adres:	Maliskampsestraat 63a
Postcode:	5248 NR ROSMALEN
Ingebrachte zienswijze 1. De aanleg van de weg in open gebied is in strijd met het beleid van de provincie. 2. Nieuwe infrastructuur is niet noodzakelijk. Gebruikmaking van bestaande infrastructuur is een van de alternatieven. 3. De aanleg van de weg leidt tot toename van geluid-, stank- en fijn stofproductie, hetgeen het woon- en leefklimaat niet ten goede komt. 4. De aanleg van de weg gaat ten koste van de bestaande flora en fauna. 5. De aanleg van de weg gaat ten koste van het karakter van het open gebied.	
Reactie op zienswijze 1. Strijd met beleid provincie Vanaf 2000 is de gemeente Rucphen met de provincie Noord-Brabant in overleg over de Omleiding N638 Rucphen. Dit alles heeft geresulteerd in het ondertekenen van een intentieverklaring in 2008. Samen met de provincie is het huidige project 'Omleiding N638 Rucphen' voorbereid. De raad heeft op 31 maart 2011 het besluit genomen met betrekking tot de tracékeuze. Gedeputeerde Staten hebben het project goedgekeurd en opgenomen in het B-MIT. Op 29 mei 2013 is met de provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd. Gelet op het voorgaande en het feit dat de provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op het ontwerpbestemmingsplan, wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan niet in strijd is met het provinciaal beleid. 2. Ontbreken noodzaak nieuwe infrastructuur Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur: • De hoofdwegen binnen de kernen voldoen niet aan de vanuit Duurzaam Veilig vereiste inrichtingskenmerken (Rucphenseweg, Zundertseweg en Vosdonkseweg). • De verkeersstructuur van de kernen is onvoldoende om het gebied 'Binnentuin' gelegen tussen de kernen te kunnen ontsluiten (bedrijventerrein Nijverhei, sport- en vrijetijdscentrum 'De Vijfprong' en overige recreatieve en sportvoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge van de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'. • De gemeente heeft drie aansluitingen op de A58, maar geen van deze aansluitingen biedt een goede regionaal verbindende route richting Zundert. Er ontbreekt een schakel in het regionale verbindende netwerk tussen A58 en N638. In de huidige verkeersstructuur voeren de doorgaande (interlokale) routes dwars door de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Dit alles leidt tot hoge verkeersintensiteiten en een hoog aandeel vrachtverkeer. • (Regionaal) doorgaand (vracht)verkeer door de kernen leidt tot: 1. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid: geluid en trillingen en oversteekbaarheid; 2. Verkeersonveiligheid in de kernen door functiemenging: verblijfsactiviteiten in (de centra van) de kernen versus de doorgaande verkeersfunctie; 3. Aantasting veilige schoolomgeving en schoolroute. Nadat de commissie m.e.r. haar oordeel heeft gegeven over de MER-rapportage, is een verkorte planstudie uitgevoerd met als doel opnieuw het alternatieve tracé te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Sprundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplanprocedures lopen, zijn op pagina 3, onder paragraaf 2.2 'Alternatieven' van het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop d.d. 2 november 2009 door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek. Op basis van de Verkorte Planstudie waarin het nut en de noodzaak zijn beschreven heeft de raad op 31 maart 2011 het besluit genomen met betrekking tot de tracékeuze. Daarnaast is op 29 mei 2013 met de	

provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten – geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen.

3. Verslechtering woon- en leefklimaat

De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Helakkerstraat zijn berekend op basis van het verkeersmodel. Er is uitgegaan van de meest actuele verkeersgegevens. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel. Uit de resultaten van het milieumodel blijkt dat er geen sprake is van knelpunten met betrekking tot geluid voor de bestaande woningen in het plangebied. Ook blijkt uit het milieumodel dat voor de bestaande woningbouw geen knelpunten zullen ontstaan op het gebied van luchtkwaliteit, stank en trillingen. Het woon- en leefklimaat gaat ten opzichte van de bestaande situatie erop achteruit, maar de berekende resultaten uit het milieumodel blijven onder de wettelijke normen.

De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Helakkerstraat zijn berekend op basis van het regionaal verkeersmodel met aanpassingen daarop. Er is uitgegaan van de meest actuele verkeersgegevens. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel. Uit de resultaten van het milieumodel blijkt dat er geen sprake is van knelpunten met betrekking tot geluid voor de bestaande woningen in het plangebied.

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode.

Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden.

Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM10) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

Trilling

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de topklaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de topklaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

4. Schade flora en fauna

Voor alle bestemmingsplannen geldt dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar mogelijke beschermde soorten die in het plangebied voorkomen, hetgeen is geregeld in de Flora- en faunawet. In dit kader is dan ook gedurende de periode van een jaar (2012 / 2013) een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. Dit flora- en faunaonderzoek is voor ons leidend. Uit voornoemd onderzoek blijkt dat een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn verloren gaan als gevolg van de aanleg van de deeltracés A en B.

De aantasting van een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn weegt volgens de gemeente Rucphen niet op tegen het aan de aanleg van de deeltracés A en B verbonden maatschappelijk belang; het verbeteren van de leefbaarheid van de dorpen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel. Om de schadelijke effecten voor de eekhoorn in het plangebied te beperken wordt een compensatieplan opgesteld. Tevens zal ontheffing worden aangevraagd bij het ministerie. Deze aanvraag moet vergezeld worden met een compensatieplan waarin mitigerende dan wel compenserende maatregelen zijn opgenomen.

Effecten op vleermuizen worden niet voorzien omdat de vleermuizen kunnen blijven foerageren in de omgeving. Als gevolg van de plannen gaat er echter wel foerageergebied van de gewone dwergvleermuis verloren. Boven het bosgebied ter hoogte van het tracé, parallel lopend aan de Ravendonk wordt relatief veel gefoerageerd door gewone dwergvleermuis. Op grond hiervan kan dit worden aangemerkt als primair foerageergebied. In de omgeving is en blijft wel voldoende alternatief foerageergebied beschikbaar, zodat effecten op populatieniveau worden uitgesloten. De vliegroute ten zuiden van het plangebied en de baltsplaatsen in de omgeving worden niet beïnvloed door de aanleg en het gebruik van de weg.

5. Karakter van het open gebied

Opgemerkt kan worden dat door de aanleg van een weg door het open gebied niet direct inhoud dat het karakter van het open gebied wordt aangetast. Op grond van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant dient de weg landschappelijk worden ingepast. Ook dient er een verbetering van de kwaliteit van de landschappelijke waarden plaats te vinden. Wanneer niet aan deze vereisten wordt voldaan, zal de provincie niet instemmen met het bestemmingsplan. Gelet op het feit dat de provincie

Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op het ontwerpbestemmingsplan, wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan niet in strijd is met de Verordening Ruimte.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: A.H.M. Sanderink
Adres: Kozijnenhoek 2
Postcode: 4715 RG RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Het ontbreken van inzicht in de verkeersbelasting/de verkeersafwikkeling
2. Het ontbreken van inzicht in de gevolgen voor de aansluitende wegen Kozijnenhoek/Bosheidestraat en hun kruisingen.

Reactie op zienswijze

1. Ontbreken inzicht verkeersbelasting/ verkeersafwikkeling

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.

Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien.

De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op worden aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen, maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

2. Ontbreken inzicht in gevolgen overige wegen

In het verkeersmodel worden de toename en afname van verkeersintensiteiten aangegeven.

In het bestemmingsplan zijn verkeersmaatregelen opgenomen die ertoe leiden dat het verkeer gebruik gaat maken van de aan te leggen infrastructuur. Deze maatregelen zijn de zogenaamde 'azijn- en honingmaatregelen'. Mede op basis van de resultaten van het verkeersmodel is bepaald welke aanvullende maatregelen nodig zijn om het verkeer te geleiden naar de gewenste route. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: J.P. van Dijk
Adres: Bernhardstraat 26
Postcode: 4715 PZ RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. De Bernhardstraat moet een gebiedsontsluitingsweg worden in plaats van erftoegangsweg. De gemeente houdt bewust de verkeersintensiteiten laag.
2. De grote verkeerstoename leidt tot geluidstoename waardoor prettig, gezond en veilig wonen verleden tijd is. Voor het pand Bernhardstraat 26 te Rucphen wordt een akoestisch onderzoek vereist waarbij de aanpassingen aan de woning voor rekening komen van de gemeente.
3. Schade aan woningen door trillingsoverlast.

Reactie op zienswijze

1. Gebiedsontsluitingsweg
 In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen. In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):
 - een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
 - een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

2. Akoestisch onderzoek vereist
 De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Helakkerstraat en omgeving zijn berekend op basis van het regionaal verkeersmodel. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel. Uit de resultaten van het milieumodel blijkt dat er geen sprake is van knelpunten met betrekking tot fijn stof. Ook blijkt uit milieumodel dat voor de bestaande woningbouw geen knelpunten zullen ontstaan op het gebied van luchtkwaliteit. De onderzoeksresultaten uit het milieumodel blijven (ruim) onder de wettelijke normen. De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid. De toename van de verkeersintensiteiten kan gevolgen hebben voor de geluidbelasting op de gevels van de woningen langs diezelfde wegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is beoordeling van de toename van wegverkeerslawaaï (uitstralingseffect) noodzakelijk. In de Wet geluidhinder is geen wettelijk kader opgenomen om het

uitstralingseffect ten gevolgen van wegverkeerslawaaï te beoordelen. De in de Wet geluidhinder opgenomen normering voor reconstructiesituaties is daarom als toetsingskader gebruikt. Uit de uitgevoerde mobiliteitstoets en de bijbehorende milieuonderzoeken, blijkt dat de gevelbelasting voor de woningen in de omgeving (Bernhardstraat / Achterhoeksestraat / Kozijnenhoek) binnen de ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder blijft met uitzondering van de woning Bernhardstraat 35 te Rucphen. Hiervoor is een besluit hogere grenswaarde geluid genomen.

3. Schade door trillingen

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de toplaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de toplaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: A. de Rooij
Adres: Kerkeheidestraat 55
Postcode: 4714 RC SPRUNDEL

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van de weg heeft gevolgen voor de waarde van mijn woning.
2. De aanleg van de weg heeft gevolgen voor het woongenot, gezondheidsverslechtering, geluid-, stank-, fijn stof- en trillingsoverlast, welke schade aan de woning kunnen opleveren.
3. De aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan leidt tot een verslechtering van de toekomstige situatie voor mijn woning.
4. Door de aanleg van de weg is er sprake van omrijtijd.
5. De communicatie voor de bewoners is te beperkt.

Reactie op zienswijze

1. Planschade

In Afdeling 6 'Tegemoetkoming in schade' van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn onder andere de bepalingen opgenomen met betrekking tot planschade. Op grond van artikel 6.1 Wro kent het college van burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een nieuw onherroepelijk bestemmingsplan op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Zie de uitsnede van het wetsartikel hierna.

Wettekst artikel 6.1 Wro

"1. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

2. Een oorzaak als bedoeld in het eerste lid is:

a. een bepaling van een bestemmingsplan, beheersverordening of inpassingsplan

3. De aanvraag bevat een motivering, alsmede een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde tegemoetkoming.

4. Een aanvraag voor een tegemoetkoming in schade ten gevolge van een oorzaak als bedoeld in het tweede lid, onder a, b, c, e, f of g, moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop die oorzaak onherroepelijk is geworden."

Op grond van artikel 6.1.3.3., eerste lid van het Besluit ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht regels vast te stellen over de wijze waarop een tegemoetkoming moet worden aangevraagd en hoe de aanvraag door burgemeester en wethouders in behandeling moet worden genomen. De raad heeft op 6 november 2008 de 'Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

Wettekst artikel 6.1.3.3

"1. Bij gemeentelijke verordening, provinciale verordening en bij regeling van Onze Minister worden regels gegeven over de aanwijzing van een adviseur en de wijze waarop deze tot een advies komt."

Indien men van mening is dat planschade wordt geleden, kan men nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen. Het verzoek zal te zijner tijd op haar merites worden beoordeeld.

2. Woon- en leefklimaat

De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Helakkerstraat en omgeving zijn berekend op basis van het regionaal verkeersmodel. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel.

Geluid

De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Helakkerstraat zijn berekend op basis van het regionaal verkeersmodel met aanpassingen daarop. Er is uitgegaan van de meest actuele verkeersgegevens. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel. Uit de resultaten van het milieumodel blijkt dat er geen sprake is van knelpunten met betrekking tot geluid voor de bestaande woningen in het plangebied.

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode.

Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden.

Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van

de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM10) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal $1,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en het gehalte fijn stof met maximaal $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

Trilling

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

3. Wijziging in ligging van de weg
Het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat is op dit punt niet gewijzigd.
4. Ontstaan van omrijtijd
Gelet op de ligging van de woning aan de Kerkeheidestraat 55 te Sprundel is er door de aanleg van de Verlengde Helakkerstraat geen sprake van omrijtijd.
5. Beperkte communicatie
Met publicaties in weekblad "De Rucphense Bode" van 28 november 2012 en 22 mei 2013 en op de gemeentelijke website is kennis gegeven van de terinzagelegging van de voorontwerpbestemmingsplannen "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat" en "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg".
In aansluiting op bovenvermelde publicaties hebben de voorontwerpen tezamen met de daarbij behorende stukken gedurende twee periodes van zes weken (vanaf 29 november 2012 t/m 9 januari 2013 en van 23 mei 2013 t/m 3 juli 2013) ter inzage gelegen in het dienstverleningscentrum. De voorontwerpbestemmingsplannen waren daarnaast ook digitaal te raadplegen via de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl en op www.rucphen.nl. Op 19 december 2012 en 4 juni 2013 zijn informatieavonden georganiseerd ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan. Op 19 juni 2013 is een vrij inloopspreekuur gehouden waarvan 11 personen gebruik hebben gemaakt.

De publicatie van de informatieavond van 19 december 2012 heeft op de gebruikelijke wijze plaatsgevonden. Tijdens de informatieavond is de wens geuit om dit onderwerp zorgvuldiger te communiceren. In navolging van deze wens zijn de geactualiseerde voorontwerpen opnieuw ter inzage gelegd en is wederom een informatieavond gehouden. De uitnodiging van de informatieavond is uitgebreid gepubliceerd in de Rucphense Bode, op de gemeentelijke website en in BN De Stem. Voorts heeft de gemeente een informatiekatern uitgebracht in de Rucphense Bode.

Met publicaties in weekblad "De Rucphense Bode" van 15 augustus 2013 en op de gemeentelijke website, is kennis gegeven van de terinzagelegging van de ontwerpbestemmingsplannen "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat" en "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg". De ontwerpbestemmingsplan hebben van 16 augustus t/m 26 september 2013 ter inzage gelegen in het dienstverleningscentrum. De ontwerpbestemmingsplannen waren daarnaast ook digitaal te raadplegen via de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl en op www.rucphen.nl. Op 10 september 2013 is een informatieavond georganiseerd ten behoeve van de ontwerpbestemmingsplannen.

Gezien bovenstaande heeft de gemeente voldoende inspanningen gedaan om burgers bij het planproces te betrekken.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: F. Nijpjes
Adres: Bernhardstraat 15
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/ fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.

6. Foutieve berekeningen

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.

Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang

De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

8. Zes woningen in bebouwde kom

Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.

9. Op- en afrijden percelen

De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.

10. Gevaarlijke kruisingen en bocht

De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.

11. Vrijliggende fietspaden

In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofd fietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofd fietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietsers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de

wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van

stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt.

Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijsenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg	2	1	10

Helakkerstraat				algemeen			
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µ/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µ/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: J. Voeten
Adres: Achterhoeksestraat 80
Postcode: 4715 PW RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijdsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van

de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies.

De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft.

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van

toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.

6. Foutieve berekeningen

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.

Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'zijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang

De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.

Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

8. Zes woningen in bebouwde kom

Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.

9. Op- en afrijden percelen

De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.

10. Gevaarlijke kruisingen en bocht

De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.

11. Vrijliggende fietspaden

In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofd fietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofd fietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietsers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rucphen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rucphen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rucphen het

toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rucphen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze

richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de toplaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de toplaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide.

Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: G. Antonissen
Adres: Bernhardstraat 21
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijdsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van

de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies.

De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft.

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van

toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.

6. Foutieve berekeningen

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.

Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'zijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang

De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.

Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

8. Zes woningen in bebouwde kom

Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.

9. Op- en afrijden percelen

De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.

10. Gevaarlijke kruisingen en bocht

De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.

11. Vrijliggende fietspaden

In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofd fietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofd fietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietsers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rucphen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve

knooppuntenfietsroute door het dorp Rucphen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rucphen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rucphen aan te doen.

13. Zwerfafval
Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.
14. Overschrijden maximale rijsnelheid
Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.
15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig
Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten
De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.
17. Trillingsonderzoek
Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.
Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie

ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide.

Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: H. Vergouwen
Adres: Bernhardstraat 31
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.

6. Foutieve berekeningen

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.

Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang

De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

8. Zes woningen in bebouwde kom

Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.

9. Op- en afrijden percelen

De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.

10. Gevaarlijke kruisingen en bocht

De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.

11. Vrijliggende fietspaden

In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietsers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de

wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig- verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µ/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µ/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: B. Goorden
Adres: Bernhardstraat 33
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'zijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen zijn vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een

gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van

een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterd funderingspakket en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij

wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig- verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: F. Goorden
Adres: Bernhardstraat 33a
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen. In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een

gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft.

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan geïmplementeerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.

6. Foutieve berekeningen

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang

De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

8. Zes woningen in bebouwde kom

Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.

9. Op- en afrijden percelen

De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.

10. Gevaarlijke kruisingen en bocht

De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.

11. Vrijliggende fietspaden

In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de topklaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de topklaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingsklaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van

belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijsenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig- verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µ/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µ/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: P. Goorden
Adres: Bernhardstraat 35
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijnsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur,

omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies.

De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft.

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het

verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.

6. Foutieve berekeningen

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.

Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang

De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.

Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

8. Zes woningen in bebouwde kom

Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.

9. Op- en afrijden percelen

De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.

10. Gevaarlijke kruisingen en bocht

De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.

11. Vrijliggende fietspaden

In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide.

Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig- verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: B. Weyerse
Adres: Bernhardstraat 37
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een

gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietsers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de

wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de topklaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de topklaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingsklaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van

stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: P. Lips
Adres: Bernhardstraat 41
Postcode: 4715 PX RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'zijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen zijn vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een

gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. **Toerekenen verkeersintensiteiten**
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. **Foutieve berekeningen**
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. **Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang**
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. **Zes woningen in bebouwde kom**
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. **Op- en afrijden percelen**
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. **Gevaarlijke kruisingen en bocht**
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. **Vrijliggende fietspaden**
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietsers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de

wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheï ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µ/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µ/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: C.E. Braat
Adres: Bernhardstraat 30
Postcode: 4715 PZ RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een

gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de

wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de toplaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de toplaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van

stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: J. van Dijk
Adres: Bernhardstraat 26
Postcode: 4715 PZ RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen. In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een

gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft.

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan geïmplementeerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.
Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de

buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig- verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µ/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µ/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: A. Goorden
Adres: Bernhardstraat 40
Postcode: 4715 PZ RUCHPEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'zijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen zijn vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een

gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietsers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de

wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van

stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat

Naam: M. Roks
Adres: Bernhardstraat 24
Postcode: 4715 PZ RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeersintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen. In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een

gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft.

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan geïmplementeerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.
Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de

buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig- verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: C. Roks
Adres: Bernhardstraat 22
Postcode: 4715 PZ RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeerintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen. In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een

gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft.

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan geïmplementeerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.
Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de

buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de topplaat ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijdsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de topplaat van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig- verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µ/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µ/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat

Naam: J. Dircken
Adres: Bernhardstraat 20
Postcode: 4715 PZ RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeerintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'zijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen zijn vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een

gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaai geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de

buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig- verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: F. Lazeroms
Adres: Achterhoeksestraat 67b
Postcode: 4715 BD RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeerintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur,

omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies.

De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft.

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het

verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.

6. Foutieve berekeningen

Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.

Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang

De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.

Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

8. Zes woningen in bebouwde kom

Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.

9. Op- en afrijden percelen

De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.

10. Gevaarlijke kruisingen en bocht

De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.

11. Vrijliggende fietspaden

In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofd fietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofd fietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietsers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rucphen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve

knooppuntenfietsroute door het dorp Rucphen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rucphen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rucphen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaai geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste

jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverhei ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de topklaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de topklaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingsklaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide.

Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.
2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat

Naam: M. Leijdekkers
Adres: Bernhardstraat 8
Postcode: 4715 PZ RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Er zijn geen financiële middelen gereserveerd voor de aanpassing van de Bernhardstraat.
2. De Bernhardstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg en geen erftoegangsweg.
3. Waarom heeft Royal Haskoning de voorontwerpbestemmingplannen niet gemaakt?
4. In de mobiliteitsparagraaf is geen rekening gehouden met:
 - landbouwverkeer;
 - de ontwikkeling in de Binnentuin;
 - de aantrekkende werking van een regionale verbinding.
5. Er is qua verkeerintensiteiten bewust toegerekend naar een erftoegangsweg
6. Er zijn foutieve berekeningen toegepast.
7. De veiligheid van de burgers is ondergeschikt aan de prestatiedrang van de gemeente hetgeen leidt tot onzorgvuldige besluitvorming welke in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Hoe gaat de gemeente om met de zes woningen in de Bernhardstraat die binnen de bebouwde kom liggen?
9. Hoe kunnen de bewoners veilig hun erf op- en afrijden.
10. Er zijn twee gevaarlijke kruisingen en een gevaarlijke bocht in de Bernhardstraat.
11. Ten behoeve van de fietsers worden vrijliggende fietspaden geëist.
12. De Bernhardstraat ligt in de ANWB-fietsroute.
13. Er zal meer zwerfafval ontstaan.
14. Er zal veel te hard gereden gaan worden op de Bernhardstraat.
15. Dat de geluidsbelasting niet overschreden wordt, is ongeloofwaardig. In 2012 moest bij een nieuw te bouwen woning extra isolatie worden toegepast.
16. Het woongenot in de tuin wordt aangetast door de geluidstoename.
17. Er zal trillingsoverlast ontstaan. Een nader onderzoek wordt geëist.
18. Men eist een garantie van de gemeente dat de normen van geluid en trillingen niet worden overschreden.
19. Men eist een garantie van de gemeente dat schade aan de woningen wordt vergoed.
20. Het is vreemd dat de gemeente zonder metingen een uitspraak doet over de luchtkwaliteit.

Reactie op zienswijze

1. Geen financiële middelen
 De aanpassingen aan de Bernhardstraat vallen niet binnen het project van de Verlengde Helakkerstraat, dus kunnen hieruit ook niet worden bekostigd. Voor de aanpassingen aan de Bernhardstraat zijn middelen beschikbaar vanuit de reguliere gemeentebegroting.
2. Gebiedsontsluitingsweg
 De Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat liggen buiten de bebouwde kom en kunnen worden uitgevoerd als gebiedsontsluitende weg of als erftoegangsweg. Gebiedsontsluitende wegen zijn bedoeld als snelle (regionale) verbinding waarover vlot van A naar B kan worden gereisd. Daarom geldt op dergelijke wegen buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/u. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is een dergelijke snelheid alleen veilig mogelijk indien dit verkeer naar richting en massa wordt gescheiden en verkeersuitwisseling alleen mogelijk is op veilig vormgegeven kruispunten. Concreet betekent dit dat dergelijke wegen geen perceelaansluitingen hebben en landbouwverkeer en langzaam verkeer geen gebruik maakt van de hoofdweg, maar van langs gelegen parallelwegen/fietsvoorzieningen.
 In andere gevallen wordt uitgegaan van een inrichting als erftoegangsweg waarvoor een lagere maximumsnelheid van 60 km/u geldt. Voor de Bernhardstraat en Verlengde Helakkerstraat ligt een inrichting als erftoegangsweg 60 km/u voor de hand, gezien de aanwezige perceelaansluitingen van de verspreid liggende woon- en bedrijfsbebouwing, de aanwezigheid van landbouwverkeer, een relatief beperkte maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie. De weg heeft vooral een functie voor verkeer met een herkomst/bestemming binnen de gemeente).

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen.

In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is, omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin) en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/u-regime aanvaardbaar.

3. Keuze adviesbureau bestemmingsplannen

Deze zienswijze met betrekking tot de keuze van het adviesbureau is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

4. Mobiliteitsparagraaf

In het verkeersmodel zijn de meest relevante verkeersgegevens ingevoerd. Zo ook het landbouwverkeer. Voor de doorkijk naar 2024 is het worstcasescenario gehanteerd, hetgeen betekent dat rekening is gehouden met een volledig ontwikkelde Binnentuin. Voor wat betreft de regionale functie van de weg kan worden gesteld dat deze slechts een zeer beperkte regionaal verbindende functie heeft. Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.

Actualisatie modelcijfers voor eerder niet voorziene ontwikkelingen

Het GGA West-Brabant verkeersmodel dateert uit 2008. Omdat inmiddels gedeeltelijk een nieuwe visie bestaat op de toekomstige ontwikkelingen, zijn de in het verkeersmodel opgenomen toekomstige ontwikkelingen kritisch bezien. De conclusie is dat het verkeersmodel ten gevolge van een aantal ontwikkelingen een geringe overschatting geeft (een aantal voorziene ontwikkelingen is vervallen of in omvang verkleind). De overschatting is dusdanig gering, dat de cijfers die het verkeersmodel levert hier niet op wordt aangepast. Twee nieuwe ontwikkelingen (woningbouw Kerkstraat te Rucphen en woningbouw De Berg te Schijf) genereren respectievelijk 378 en 156 mvt/etmaal extra. Daarnaast zal de ontwikkeling van De Binnentuin tot een aanzienlijke hoeveelheid nieuw verkeer leiden. Besloten is om het verkeersmodel hier op aan te passen.

Actualisatie modelcijfers voor latere zichtjaren

Het verkeersmodel levert cijfers voor 2020. Het is gebruikelijk dat een ruimtelijk plan toeziet op een planhorizon die tien jaar vooruit ligt. Dat betekent dat voor de bestemmingsplannen die de nieuwe infrastructuur mogelijk maken uit dient te worden gegaan van verkeersprognosecijfers voor het jaar 2023/2024. Daartoe dienen de verkeersprognoses niet alleen te worden gecorrigeerd voor nieuwe, eerder niet voorziene toekomstige ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven), maar ook voor een

gemiddelde jaarlijkse autonome verkeersgroei over drie à vier jaar.

5. Toerekenen verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten worden berekend met het verkeersmodel. De meest actuele informatie is in het verkeersmodel ingevoerd. Het instrument wordt derhalve op een zeer zorgvuldige wijze toegepast. Van toerekening naar een bepaalde uitkomst is uitdrukkelijk geen sprake. Door rekening te houden met een worstcasescenario voor wat betreft ontwikkelingen in de toekomst is juist het tegendeel het geval.
6. Foutieve berekeningen
Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersmodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruik gemaakt.
Het GGA-verkeersmodel houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan is het verkeersmodel op een aantal punten geoptimaliseerd ten opzichte van het model dat in de Verkorte Planstudie is gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld de doorvoering van de 'azijn'-maatregelen en de toekomstige ontwikkeling van De Binnentuin. De in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan gepresenteerde verkeersintensiteiten wijken daardoor (beperkt) af van de cijfers zoals deze destijds in Verkorte Planstudie zijn gepresenteerd.
7. Veiligheid burgers ondergeschikt aan prestatiedrang
De aanleg van de Verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de Verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met de Bernhardstraat en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het bestemmingsplan is opgesteld overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven procedures. Gezien bovenstaande is geen sprake van enige onzorgvuldigheid, dan wel strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
8. Zes woningen in bebouwde kom
Er zijn drie woningen gelegen in de bebouwde kom. Deze woningen ontsluiten echter via een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen. Voor deze woningen zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als voor de woningen die in het buitengebied zijn gelegen.
9. Op- en afrijden percelen
De Bernhardstraat zal overeenkomstig de richtlijnen die behoren bij een erftoegangsweg van Duurzaam Veilig Verkeer worden aangepast. Dit betekent dat een veilig gebruik van de oprit mogelijk is.
10. Gevaarlijke kruisingen en bocht
De aanpassing van de bocht ligt buiten het plangebied. De aansluiting van de Helakkerstraat op de Bernhardstraat vindt plaats binnen het plangebied, zoals dat is opgenomen op de Verbeelding van het bestemmingsplan. Momenteel wordt het civiel technisch ontwerp van de Bernhardstraat uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de bocht.
11. Vrijliggende fietspaden
In CROW-uitgave 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad altijd moeten worden toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 3.000 mvt/etmaal. Bij intensiteiten tussen de 2.000 en 3.000 mvt/etmaal voldoen zowel fietsstroken als fietspaden. Alleen indien de erftoegangsweg onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute (fietsintensiteit is hoger dan 2.000 fietsers/etmaal) zijn fietspaden nadrukkelijk gewenst. Echter zijn in bepaalde situaties nog steeds fietsstroken mogelijk. Op basis van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant loopt het hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting via de Kozijnenhoek en de Sprundelseweg. Langs deze wegen zijn fietspaden aanwezig of voorzien (Kozijnenhoek tussen Kaaistraat – Helakkerstraat).

Bij volledige ontwikkeling van De Binnentuin nemen de verkeersintensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom structureel de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd. Op de Verlengde Helakkerstraat worden geen fietsers toegestaan.

12. ANWB-fietsroute

De route die hier wordt bedoeld is de recreatieve knooppuntenfietsroute. Fietzers zijn vrij om via een eigen route van knooppunt naar knooppunt te fietsen. Er wordt in de publicaties wel een 'suggestieroute' gedaan. Deze 'suggestieroute' loopt over de Bernhardstraat. Omdat het doorgaand verkeer in de toekomst niet meer door de kom Rupchen zal rijden, zal in de nieuwe publicatie de 'suggestieroute' van de recreatieve knooppuntenfietsroute door het dorp Rupchen worden aangegeven. Omdat de gemeente Rupchen het toerisme wil stimuleren, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd het dorp Rupchen aan te doen.

13. Zwerfafval

Deze zienswijze met betrekking tot zwerfafval is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

14. Overschrijden maximale rijsnelheid

Deze zienswijze met betrekking tot het overschrijden van de maximale rijsnelheid is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

15. Geen overschrijding geluidsnormen is niet geloofwaardig

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart, omdat de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gaat bedragen. De maximale toelaatbare toename van de geluidsbelasting bedraagt 5 dB, maar daardoor mag niet de uiterste grenswaarde van 63 dB worden overschreden.

De toename voor deze woning bedraagt maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde geluid op de buitengevel van de woning van 63 dB, wordt niet overschreden. Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rupchen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau. De bandbreedte voor de geluidbelasting is 48 dB – 63 dB.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

16. Woongenot in buitenruimten

De Wet geluidhinder regelt dat de geluidsbelasting op de gevel bepalend is voor het binnen niveau van een geluidsgevoelig object. Voor een woning bedraagt het wettelijk binnen niveau 33 dB. In de

wetgeving wordt met betrekking tot verkeerslawaaï geen rekening gehouden met het geluidsniveau in de buitenruimten.

17. Trillingsonderzoek

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de topklaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de topklaag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingsklaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

18. Garantie geen overschrijdingen

Met toepassing van erkende rekenmethodes is aangetoond dat de betreffende normen niet worden overschreden.

19. Schade onroerend goed

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten is beoordeeld of een specifiek trillingsonderzoek moet worden uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten niet nopen tot een afzonderlijk trillingsonderzoek. De gemeente gaat er van uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente op grond van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

20. Geen meting voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide. Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van

stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/ gemid/zw	wegtype	Snelheids- Type	Bomen- factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE**Bocht Bernhardstraat**



Kruising Achterhoeksestraat – Bernhardstraat



Splitsing Bosheidestraat – Bernhardstraat

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: Ruimte-meesters (fam. Nuiten, Mezendonk 24 St. Willebrord)
Adres: Daviottenweg 40
Postcode: 5222 BH 's-Hertogenbosch

Ingebrachte zienswijze

1. Onacceptabele aantasting van het uitzicht en kwaliteit van het woon- en leefklimaat na aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg.
2. Tracékeuze onbegrijpelijk. De variant Verlengde Helakkerstraat is goedkoper en eenvoudiger in het landschap in te passen.
3. Zorgvuldige landschappelijke inpassing van de Verlengde Vosdonksestraat is niet mogelijk.
4. Bestemmingsplan is niet met de nodige zorgvuldigheid tot stand gekomen omdat het totale plan wel MER-plichtig is.
5. Er ontstaat geluidsoverlast in de buitenruimte.
6. Er ontstaat schade aan de opstallen door geluid en trillingen.
7. Het verkeersmodel en het milieumodel zijn theoretische resultaten. In de praktijk vallen deze anders uit.
8. Het begrip 'maatschappelijk aanvaardbaar' is niet omschreven in het bestemmingsplan.
9. De reactie van de gemeente met betrekking tot schade moet op voorhand worden meegenomen in de trajectkeuze en voorzieningen.
10. Er zal sprake zijn van stank- en (fijn)stof overlast ter plaatse van de woning en tuin.
11. Door de aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg wordt de waarde van het onroerend goed aanzienlijk minder.
12. Zon niet meer onder zien gaan als gevolg van de 3 meter hoge geluidsscherm/korven.

Reactie op zienswijze

1. Woon- leefklimaat na aanleg Vosdonkseweg
Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat.
2. Tracékeuze onbegrijpelijk
Vanaf 2000 is de gemeente Rucphen met de provincie Noord-Brabant in overleg over de Omleiding N638 Rucphen. Dit alles heeft geresulteerd in het ondertekenen van een intentieverklaring in 2008. Samen met de provincie is het huidige project 'Omleiding N638 Rucphen' voorbereid. De raad heeft op 31 maart 2011 het besluit genomen met betrekking tot de tracékeuze. Gedeputeerde Staten hebben het project goedgekeurd en opgenomen in het B-MIT. Op 29 mei 2013 is met de provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. In beide bestemmingsplannen is hetzelfde verkeersmodel opgenomen, waarbij als uitgangspunt gehanteerd dat de verkeersafwikkeling plaats zal gaan vinden via de Verlengde Vosdonkseweg én de Verlengde Helakkerstraat. Er is dan ook geen sprake van een keuze tussen deze twee deeltracés.
3. Landelijke inpassing Verlengde Vosdonkseweg
Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat.
4. MER-plicht totale omleiding
In de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen welke activiteiten MER-plichtig zijn. Met betrekking tot de infrastructuur zijn de volgende activiteiten MER-plichtig:
 - de aanleg van een autosnelweg of autoweg;
 - de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg. Alleen in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.
 Daar hier geen sprake is van deze activiteiten moet worden gesteld dat de aanleg van de Verlengde Helakkerstraat niet MER-plichtig is. Ook niet wanneer alle drie de deeltracés 2, 4 en 6 bij elkaar worden opgeteld qua kilometers.
 De Europese MER-richtlijn leidt eveneens niet tot een andere conclusie. De aanleg van de drie deeltracés leiden – gelet op de aard en de ligging van de activiteiten- niet tot een MER-plicht.

5. Geluidsoverlast in buitenruimte Mezendonk 24
Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat.
6. Schade aan opstallen
Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat.
7. Gebruik verkeersmodel en milieumodel
Het gebruiken van een verkeersmodel en een milieumodel zijn in Nederland erkende instrumenten om de gevolgen van een ruimtelijke ontwikkeling in beeld te brengen. Door middel van het verkeersmodel kunnen verkeersgegevens in de toekomst inzichtelijk worden gemaakt. De output van het verkeersmodel is de input voor het milieumodel. Met gebruikmaking van deze instrumenten is het mogelijk een beeld te scheppen voor de toekomst.
8. Maatschappelijk aanvaardbaar
Het begrip 'maatschappelijk aanvaardbaar' is niet te objectiveren.
De wetgever heeft onder andere aan milieuaspecten maximale normen voor de milieubelasting gesteld. Wanneer er sprake is van een hogere milieubelasting, maar deze toename leidt niet tot een overschrijding van de maximaal toelaatbare normen, kan worden gesteld dat de toename maatschappelijk aanvaardbaar is. Uit de milieuparagraaf van het bestemmingsplan blijkt dat de maximaal toelaatbare milieunormen niet worden overschreden.
9. Schadeparagraaf
De beantwoording van de inspraakreactie met betrekking tot schade aan onroerend goed mag niet op deze wijze worden uitgelegd. Mocht door handelen van de overheid er schade ontstaan aan onroerend goed, dan kan men de overheid daarvoor aansprakelijk stellen. Gelet op de eisen die worden gesteld aan de aanleg van infrastructuur en bouwwerken is het niet te verwachten dat door het gebruik van de weg schade aan de woningen ontstaat.
10. Stank- en fijn stofoverlast in woning en buitenruimten Mezendonk 24
Luchtkwaliteit
Onderzoeksmethode
De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide.
Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µ/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM10) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij 'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO_2) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µg/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µg/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrij- dingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m³ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m³. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat.

11. Planschade

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat.

12. Zonlicht

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat

Naam: Brabantse Milieufederatie
Adres: Spoorlaan 434b
Postcode: Tilburg

Ingebrachte zienswijze

1. Het tracé dat deel uitmaakt van de onderhavige bestemmingsplannen druist in tegen het advies van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009
2. De bestemmingplannen zijn strijdig met de Verordening Ruimte.
3. Wensen overleg in het kader van natuurcompensatie en landschappelijke kwaliteitsverbetering.
4. Stellen een gewijzigd tracé voor ten behoeve van de Verlengde Vosdonkseweg.
5. Stellen voor slechts het deeltracé B Verlengde Helakkerstraat aan te leggen.
6. Landschappelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie moet minimaal de omvang hebben van hetgeen is verdwenen.
7. 3 meter hoge geluidswallen in de vorm van steenkorven is geen vorm van landelijke inpassing of kwaliteitsverbetering.
8. Er is sprake van aantasting van de flora en fauna.
9. Het is gewenst de maximum rijsnelheid van 50 km/u op te nemen in de regels van het bestemmingsplan.

Reactie op zienswijze

1. Strijd met advies commissie m.e.r.
 In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen. In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):
 - een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
 - een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

In de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen welke activiteiten MER-plichtig zijn. Met betrekking tot de infrastructuur zijn de volgende activiteiten MER-plichtig:

- de aanleg van een autosnelweg of autoweg;
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.

Alleen in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.

Daar hier geen sprake is van deze activiteiten moet worden gesteld dat de aanleg van de Verlengde Helakkerstraat niet MER-plichtig is. Ook niet wanneer alle drie de deeltracés 2, 4

en 6 bij elkaar worden opgeteld qua kilometers.

De Europese MER-richtlijn leidt eveneens niet tot een andere conclusie. De aanleg van de drie deeltracés leidt -gelet op de aard en de ligging van de activiteiten- niet tot een MER-plicht.

2. Strijd met Verordening Ruimte

Artikel 11.13 en 2.2 van de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant, respectievelijk landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, zijn in op voorliggende bestemmingsplannen van toepassing. Als initiatiefnemer is de gemeente Rucphen verantwoordelijk voor een correcte toepassing van genoemde Provinciale regelgeving, waarop de Provincie Noord-Brabant als bevoegd gezag toeziet. De eerste ideeëvorming voor de invulling van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap is reeds in juni 2012, bij wijze van klankbord, met de Natuurwerkgroep besproken. Voornoemde verplichtingen zijn daarna verder uitgewerkt, afgestemd met de Provincie Noord-Brabant en opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Uit het feit dat de Provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op het ontwerpbestemmingsplan, volgt de conclusie dat wordt voldaan aan de in de Verordening Ruimte gestelde eisen op het gebied van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap.

De ontwerpbestemmingsplannen bieden voldoende planologische waarborgen. Echter, de uitwerking van de onderdelen landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap vindt, evenals bijvoorbeeld de uitwerking van het civiel ontwerp van de weg, in een latere fase in het proces plaats. Hiervoor zal de Natuurwerkgroep zeker worden uitgenodigd, om met de gemeente mee te denken

3. Overleg natuurcompensatie en landschappelijke kwaliteitsverbetering.

Zie onder punt 2.

4. Gewijzigd tracé Verlengde Vosdonkseweg

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat.

5. Alleen Verlengde Helakkerstraat aanleggen

Vanaf 2000 is de gemeente Rucphen met de provincie Noord-Brabant in overleg over de Omleiding N638 Rucphen. Dit alles heeft geresulteerd in het ondertekenen van een intentieverklaring in 2008. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Samen met de provincie is het huidige project 'Omleiding N638 Rucphen' voorbereid. Gedeputeerde Staten hebben het project goedgekeurd en opgenomen in het B-MIT. Op 29 mei 2013 is met de provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd.

Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten – geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van een lokale ontsluitingsweg tussen de Helakkerstraat / de Kozijnenhoek en de Bernhardstraat te Rucphen, het zogenoemde deeltracé B. Voor deeltracé A (de verlengde Vosdonkseweg) is gelijktijdig een separate procedure gestart. De gemeente heeft zich gecommitteerd over te gaan tot de aanleg van beide wegen. Een keuze tussen de deeltracés is dus niet mogelijk.

6. Omvang landschappelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie

Er dient groencompensatie te worden toegepast, als gevolg van de groensaldoregeling welke is opgenomen in het gemeentelijk Groenstructuurplan en de gemeentelijke Groene kaart. Daar het om 'eigen beleid' gaat, is het vanzelfsprekend dat dit in voorliggend bestemmingsplan wordt toegepast. Toepassing van de groensaldoregeling zal daarom in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen, zodat toepassing ook planologisch wordt geborgd. Uitgangspunt daarbij is dat de oppervlakte groen die verdwijnt ten koste van de bestemming verkeersdoeleinden, elders in het gebied wordt gecompenseerd. Hiervoor worden in de toelichting op een kaart zoekgebieden voor aangewezen.

De nadere uitwerking van de groensaldoregeling vindt, evenals de uitwerking van de onderdelen landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, in een

latere fase van het proces plaats. Ook hiervoor zal de Natuurwerkgroep zeker worden uitgenodigd, om met de gemeente mee te denken.
Zie ook onder punt 2.

7. Steenkorven geen landelijke inpassing

Een geluidswal dient ter beperking van geluidsoverlast bij omwonenden, derhalve niet als landschappelijke inpassing, respectievelijk kwaliteitsverbetering van het landschap. De geplande geluidwal ligt overigens binnen de bebouwde kom, waarop de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant niet van toepassing is.,
Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan 'Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat'.

8. Aantasting flora en fauna

Voor alle bestemmingsplannen geldt dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar mogelijke beschermde soorten die in het plangebied voorkomen, hetgeen is geregeld in de Flora- en faunawet. In dit kader is dan ook gedurende de periode van een jaar (2012 / 2013) een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. Dit flora- en faunaonderzoek is voor ons leidend. Uit voornoemd onderzoek blijkt dat een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn verloren gaan als gevolg van de aanleg van de deeltracés A en B.

De aantasting van een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn weegt volgens de gemeente Rucphen niet op tegen het aan de aanleg van de deeltracés A en B verbonden maatschappelijk belang; het verbeteren van de leefbaarheid van de dorpen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel. Om de schadelijke effecten voor de eekhoorn in het plangebied te beperken wordt een compensatieplan opgesteld. Tevens zal ontheffing worden aangevraagd bij het ministerie. Deze aanvraag moet vergezeld worden met een compensatieplan waarin mitigerende dan wel compenserende maatregelen zijn opgenomen.

Effecten op vlermuizen worden niet voorzien omdat de vlermuizen kunnen blijven foerageren in de omgeving. Als gevolg van de plannen gaat er echter wel foerageergebied van de gewone dwergvleermuis verloren. Boven het bosgebied ter hoogte van het tracé, parallel lopend aan de Ravendonk wordt relatief veel gefoerageerd door gewone dwergvleermuis. Op grond hiervan kan dit worden aangemerkt als primair foerageergebied. In de omgeving is en blijft wel voldoende alternatief foerageergebied beschikbaar, zodat effecten op populatieniveau worden uitgesloten. De vliegroute ten zuiden van het plangebied en de baltsplaatsen in de omgeving worden niet beïnvloed door de aanleg en het gebruik van de weg.

Wel dient bij de uitvoering rekening gehouden te worden met de Flora- en faunawet, hetgeen inhoudt dat niet mag worden gekapt in het broedseizoen, de zorgplicht moet worden uitgevoerd (schouwen voor uitvoering), de werkzaamheden die effect kunnen hebben op amfibieën buiten de kwetsbare periodes worden uitgevoerd, e.d. Hiervoor zal tijdig een uitvoeringsplan worden opgesteld, dat onderdeel gaat uitmaken van het bestek voor de aannemer.

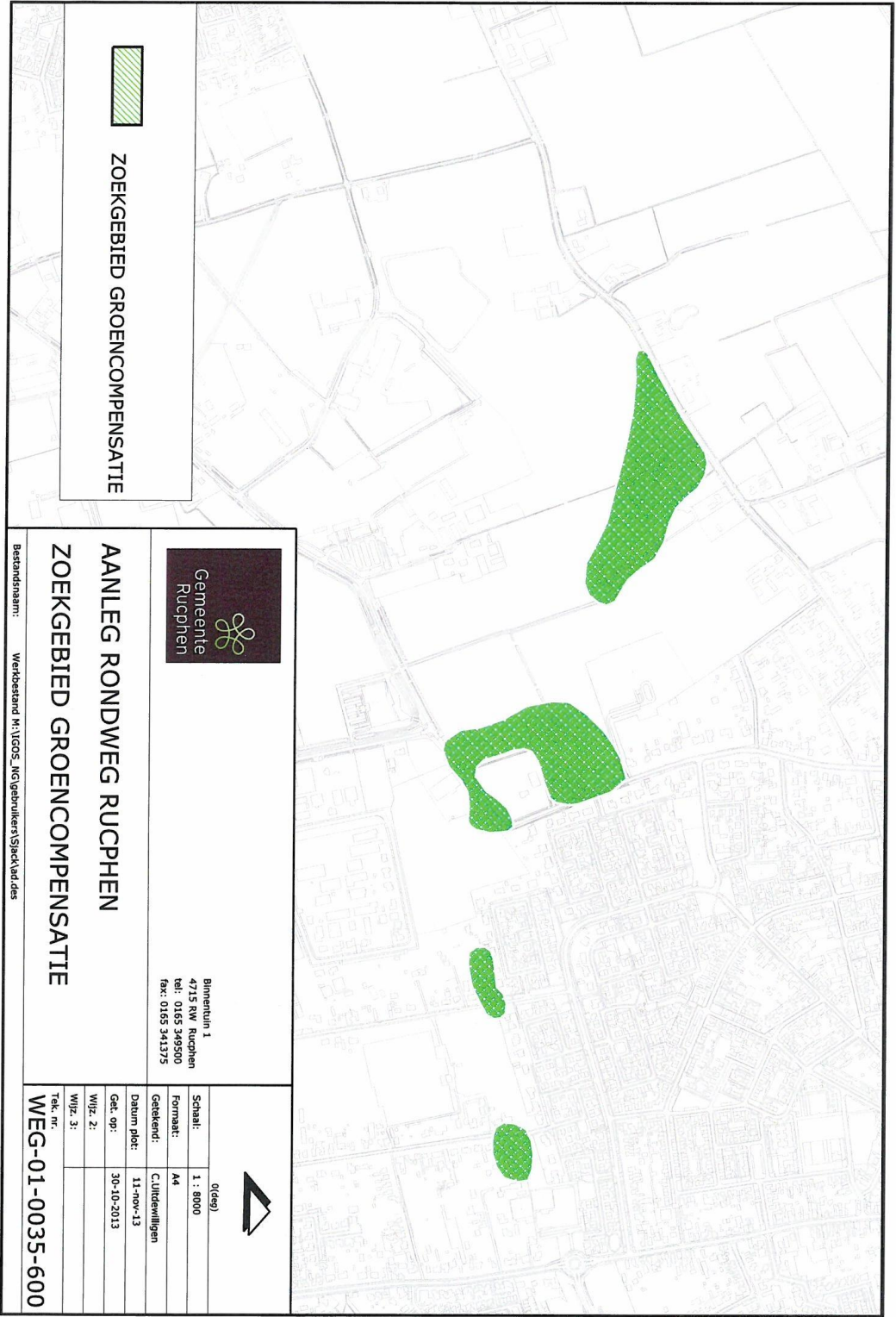
9. Maximum rijsnelheid 50 km/u

De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Helakkerstraat / de Kozijnenhoek en de Bernhardstraat te Rucphen, het zogenoemde deeltracé B mogelijk te maken.

Hierin hoort niet het vastleggen van de maximum rijsnelheid. Het gebruik van de weg dient te worden geregeld via de Wegenverkeerswet 1994. Mochten in de toekomst wijzigingen plaatsvinden met betrekking tot het gebruik van de weg waarvoor een verkeersbesluit op grond van deze wetgeving noodzakelijk is, dan is het ingevolge de Algemene wet bestuursrecht mogelijk om hiertegen in bezwaar te gaan dan wel beroep aan te tekenen. Op 12 november 2013 is besloten de maximumrijsnelheid op de Verlengde Helakkerstraat vast te stellen op 60 km/u.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.



Zienswijze Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat

Naam: C. Terpstra / C.J.P.M. van Bragt
Adres: Valkendonk 32
Postcode: 4711 LD St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de Verordening Ruimte voor wat betreft de landschappelijke inpassing, de kwaliteitsverbetering en de groencompensatie.
2. In de regels moet worden opgenomen dat het een 60 km/u weg betreft.

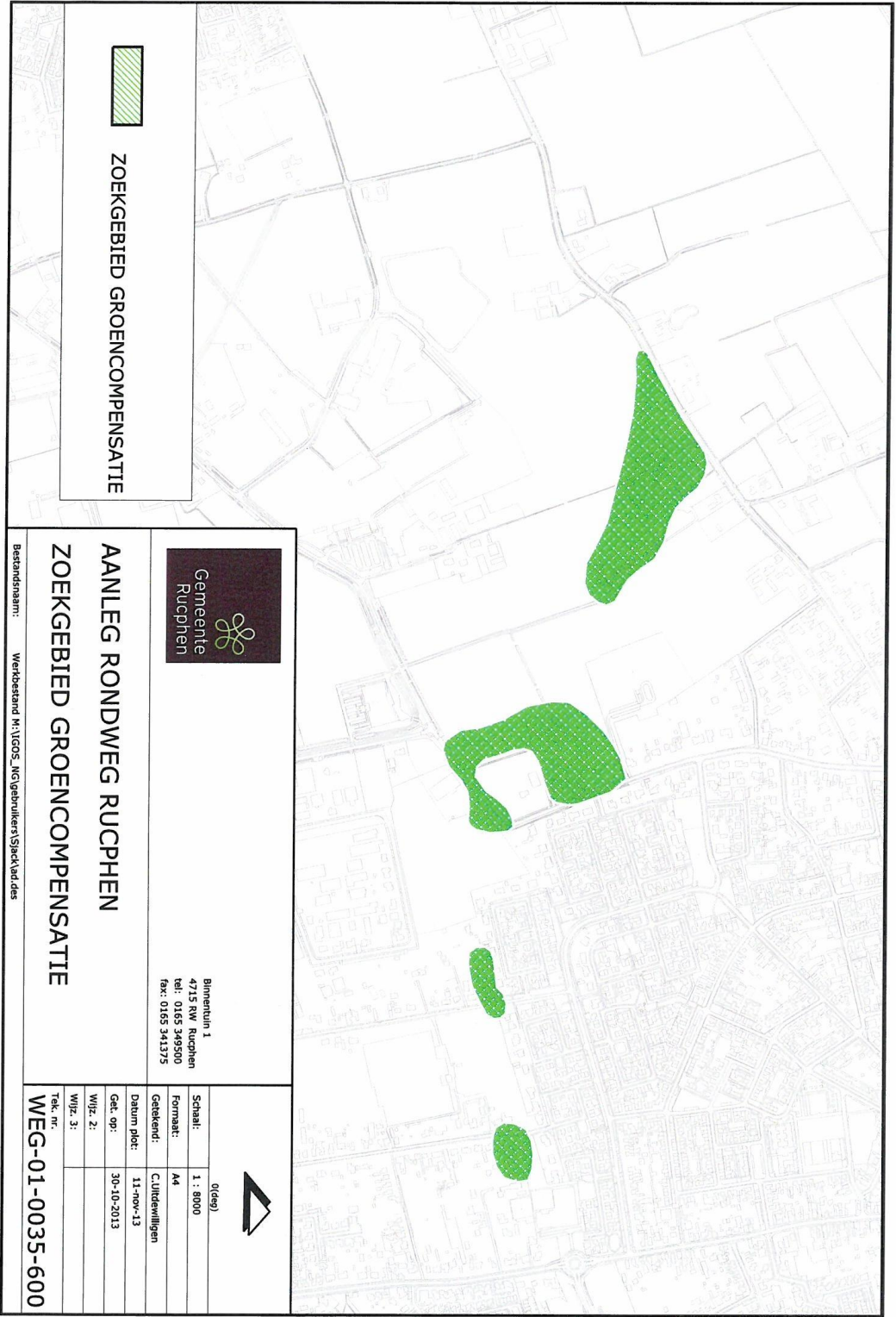
Reactie op zienswijze

1. Strijd met Verordening Ruimte
 Artikel 11.13 en 2.2 van de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant, respectievelijk landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, zijn in op voorliggende bestemmingsplannen van toepassing. Als initiatiefnemer is de gemeente Rucphen verantwoordelijk voor een correcte toepassing van genoemde Provinciale regelgeving, waarop de Provincie Noord-Brabant als bevoegd gezag toeziet.
 De eerste ideevorming voor de invulling van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap is reeds in juni 2012, bij wijze van klankbord, met de Natuurwerkgroep besproken. Voornoemde verplichtingen zijn daarna verder uitgewerkt, afgestemd met de Provincie Noord-Brabant en opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Uit het feit dat de Provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op het ontwerpbestemmingsplan, volgt de conclusie dat wordt voldaan aan de in de Verordening Ruimte gestelde eisen op het gebied van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap.
 De ontwerpbestemmingsplannen bieden voldoende planologische waarborgen. Echter, de uitwerking van de onderdelen landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap vindt, evenals bijvoorbeeld de uitwerking van het civiel ontwerp van de weg, in een latere fase in het proces plaats. Hiervoor zal de Natuurwerkgroep zeker worden uitgenodigd, om met de gemeente mee te denken.

 Daarnaast dient er groencompensatie te worden toegepast, als gevolg van de groensaldoregeling welke is opgenomen in het gemeentelijk Groenstructuurplan en de gemeentelijke Groene kaart. Daar het om 'eigen beleid' gaat, is het vanzelfsprekend dat dit in voorliggend bestemmingsplan wordt toegepast. Toepassing van de groensaldoregeling zal daarom in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen, zodat toepassing ook planologisch wordt geborgd. Uitgangspunt daarbij is dat de oppervlakte groen die verdwijnt ten koste van de bestemming verkeersdoeleinden, elders in het gebied wordt gecompenseerd. Hiervoor worden in de toelichting op een kaart zoekgebieden voor aangewezen.
 De nadere uitwerking van de groensaldoregeling vindt, evenals de uitwerking van de onderdelen landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, in een latere fase van het proces plaats. Ook hiervoor zal de Natuurwerkgroep zeker worden uitgenodigd, om met de gemeente mee te denken.
2. Opname maximum rijsnelheid in regels
 De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Helakkerstraat / de Kozijnenhoek en de Bernhardstraat te Rucphen, het zogenoemde deeltracé B mogelijk te maken.
 Hierin hoort niet het vastleggen van de maximum rijsnelheid. Het gebruik van de weg dient te worden geregeld via de Wegenverkeerswet 1994. Mochten in de toekomst wijzigingen plaatsvinden met betrekking tot het gebruik van de weg waarvoor een verkeersbesluit op grond van deze wetgeving noodzakelijk is, dan is het ingevolge de Algemene wet bestuursrecht mogelijk om hiertegen in bezwaar te gaan dan wel beroep aan te tekenen. Op 12 november 2013 is besloten de maximumrijsnelheid op de Verlengde Helakkerstraat vast te stellen op 60 km/u.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.



Zienswijze Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat

Naam: Linssen Advocaten (J.A.M. van Beek, Sporthei 7 Rucphen)
Adres: Postbus 246
Postcode: 5000 AE TILBURG

Ingebrachte zienswijze

1. De gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg leiden tot schade aan het bedrijf.
2. Er bestaat geen noodzaak om de verlengde Helakkerstraat aan te leggen.
3. Er is sprake van verlegging van de verkeersoverlast.
4. Tracékeuze en motivatie is in strijd met het oordeel van de commissie m.e.r.
5. Het bestemmingsplan is niet getoetst aan het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant.
6. Het bestemmingsplan is in strijd met de Verordening Ruimte voor wat betreft de landschappelijke inpassing.
7. De watertoets heeft niet gemotiveerd plaatsgevonden.
8. In het bestemmingsplan is geen quick scan opgenomen op grond van de Flora- en faunawet.
9. Het programma van eisen en het proefsleuvenonderzoek in het kader van archeologie zijn nog niet vastgesteld c.q. uitgevoerd.
10. De relatie met de omliggende functies is niet onderzocht en verwoord in het bestemmingsplan.
11. Bij externe veiligheid wordt geen rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor het melkveebedrijf en de varkenshouderij.
12. De onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is onvoldoende.

Reactie op zienswijze

Allereerst moet worden opgemerkt dat hetgeen in het kader van de inspraakreactie is ingebracht, reeds is verwerkt in het Inspraakverslag bestemmingsplan 'Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat'.

1. Schade aan het bedrijf
Op dit moment is de gemeente Rucphen in gesprek met betrokkene voor de verwerving van het benodigde onroerend goed. Bij de bepaling van de waarde van dit onroerend goed zullen alle van toepassing zijnde schades worden betrokken (planschade waaronder economische schade).
2. Noodzaak
De volgende knelpunten vormen de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
 - de hoofdwegen binnen de kernen voldoen niet aan de vanuit Duurzaam Veilig vereiste inrichtingskenmerken (Rucphenseweg, Zundertseweg en Vosdonkseweg).
 - de verkeersstructuur van de kernen is onvoldoende om het gebied 'Binnentuin' gelegen tussen de kernen te kunnen ontsluiten (bedrijventerrein Nijverhei, sport- en vrijetijdscentrum 'De Vijfsprong' en overige recreatieve voorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge van de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
 - de gemeente heeft drie aansluitingen op de A58, maar geen van deze aansluitingen biedt een goede regionaal verbindende route richting Zundert. Er ontbreekt een schakel in het regionale verbindende netwerk tussen A58 en N638. In de huidige verkeersstructuur voeren de doorgaande (interlokale) routes dwars door de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Dit alles leidt tot hoge verkeersintensiteiten en een hoog aandeel vrachtverkeer.
 - (regionaal) doorgaand (vracht)verkeer door de kernen leidt tot:
 1. knelpunten op het gebied van leefbaarheid: geluid en trillingen en oversteekbaarheid;
 2. verkeersonveiligheid in de kernen door functiemenging: verblijfsactiviteiten in (de centra van) de kernen versus de doorgaande verkeersfunctie;

3. aantasting veilige schoolomgeving en schoolroute.

Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeustracé vastgesteld. Tevens is besloten dat het gehele voorkeustracé moet worden aangelegd. Daarnaast is op 29 mei 2013 met de provincie Noord-Brabant een uitvoerings-overeenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten – geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van een lokale ontsluitingsweg tussen de Helakkerstraat / de Kozijnenhoek en de Bernhardstraat te Rucphen, het zogenoemde deeltracé B. Voor deeltracé A (de verlengde Vosdonkseweg) is gelijktijdig een separate procedure gestart. De gemeente heeft zich gecommitteerd over te gaan tot de aanleg van beide wegen.

De ontwikkeling van de Binnentuin is meegenomen in het bestemmingsplan omdat de raad in zijn vergadering van oktober 2013 de 'Visie Binnentuin' heeft vastgesteld.

De opmerking omtrent de toename van sluipverkeer tussen de A58 en A16 vanwege de aanleg van deeltracé B wordt niet gedeeld. Deeltracé B heeft vooral betrekking op het ontlasten van de dorpen St. Willebrord, Sprundel en Rucphen en de bereikbaarheid van de Nijverhei/Binnentuin.

3 Verlegging verkeersoverlast

De aanleg van de verlengde Helakkerstraat vindt plaats op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd. Op de verlengde Helakkerstraat komt slechts één aansluiting met Bernhardstraat oost en vindt de aansluiting op de Kozijnenhoek plaats middels een rotonde. De Verlengde Helakkerstraat wordt een voorrangsweg waarop geen fietsers zijn toegestaan. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei/Binnentuin en het verkeer richting Zundert door de drie kernen rijdt, wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.

4 Tracékeuze en motivatie

Vanaf 2000 is de gemeente Rucphen met de provincie Noord-Brabant in overleg over de Omleiding N638 Rucphen. Dit alles heeft geresulteerd in het ondertekenen van een intentieverklaring in 2008. Samen met de provincie is het huidige project 'Omleiding N638 Rucphen' voorbereid. De raad heeft op 31 maart 2011 het besluit genomen met betrekking tot de tracékeuze. Gedeputeerde Staten hebben het project goedgekeurd en opgenomen in het B-MIT. Op 29 mei 2013 is met de provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd. Het bestemmingsplan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van het deeltracé A tussen de Vosdonkseweg en de Kozijnenhoek te St. Willebrord, welk tracé deel uitmaakt van de omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan heeft de provincie Noord-Brabant geen zienswijze ingediend.

Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan de opdracht van het "Omleiding N638 Rucphen, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop" van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009. Er wordt daarbij uitgegaan van een 60 km/u weg (deeltracé B) en een 50 km/u weg (deeltracé A). In de MER was het uitgangspunt een omleiding in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u en een parallelstructuur. Deze uitgangspunten waren voor de commissie m.e.r. niet acceptabel. In het advies van de commissie m.e.r. worden zelfs de volgende alternatieven genoemd (pag. 3 van het advies), onder 'Alternatieven':

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km.
- een nieuwe verbindingsweg tussen de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

De landschappelijke inpassing van de weg is geborgd (zie punt 6.).

5 Niet getoetst aan het PVVP

Vanaf 2000 is de gemeente Rucphen met de provincie Noord-Brabant in overleg over de Omleiding N638 Rucphen. Dit alles heeft geresulteerd in het ondertekenen van een intentieverklaring in 2008. Samen met de provincie is het huidige project 'Omleiding N638 Rucphen' voorbereid. Gedeputeerde Staten hebben het project goedgekeurd en

opgenomen in het B-MIT. Op 29 mei 2013 is met de provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd.

Met betrekking tot de toets aan het PVVP kan het volgende worden gesteld. Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant. Het streven naar duurzame bereikbaarheid is terug te zien in de doelen en ambities van dit PVVP. Samengevat geeft dat het volgende beeld.

- PVVP-bijdrage aan economische kwaliteit.
 - *Een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, met prioriteit voor BrabantStad en de relaties met Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit.* Door de aanleg van de omleiding Rucphen is het bedrijventerrein beter bereikbaar hetgeen het vestigingsklimaat ten goede komt.
 - *Goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook nog eens goed met elkaar zijn verbonden.* De gemeente heeft drie aansluitingen op de A58, maar geen van deze aansluitingen biedt een goede regionaal verbindende route richting Zundert. Er ontbreekt een schakel in het regionale verbindende netwerk tussen A58 en N638. De huidige aanrijroute naar de Nijverhei en Zundert over de N638 vindt plaats via de kernen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel. Door de aanleg van de omleiding Rucphen is de N638 goed verbonden aan de A58.
 - *Ruimte houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur.* Door medewerking te verlenen aan het realiseren van de omleiding Rucphen wordt aan deze doelstelling voldaan.
 - *Zo ver mogelijk omlaag brengen van transportkosten.* De aanleg van de omleiding Rucphen resulteert in kortere rijtijden hetgeen positieve gevolgen heeft voor de transportkosten.
- PVVP-bijdrage aan sociale kwaliteit
 - *Gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger.* Dit doel heeft betrekking op openbaar vervoer. Door het verdwijnen van het doorgaand (vracht)verkeer uit de kernen zal de verkeersafwikkeling in de kernen gaan verbeteren hetgeen het openbaar vervoer ten goede komt.
 - *Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;* Door het doorgaand verkeer richting Nijverhei en Zundert uit de kernen te weren wordt de kwaliteit van de leefomgeving in de kernen verbeterd.
 - *Verbetering van de sociale veiligheid;* Het aspect sociale veiligheid is in dit project geen item.
 - *Garanties voor de bereikbaarheid in het landelijk gebied.* Het landelijk gebied wordt door deze ontwikkeling niet belemmerd.
- PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit
 - *In het ruimtelijk beleid voorkomen van mobiliteitsproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst.* Met toepassing van het verkeersmodel en het milieumodel is onderzocht of de aanleg van de omleiding Rucphen de leefbaarheid beïnvloedt. Voor de bewoners in de kernen heeft deze ontwikkeling positieve gevolgen voor de leefbaarheid. De leefbaarheid voor de bewoners aan de Bernhardstraat wordt negatief beïnvloed. Echter deze negatieve beïnvloeding leidt er niet toe dat de wettelijke normen met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en trillingen worden overschreden.
 - *Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur.* Op 6 augustus 2013 is de landelijke inpassing en de kwaliteitsverbetering met de provincie Noord-Brabant besproken. Deze bespreking heeft geleid tot hetgeen nu in het ontwerpbestemmingsplan is verwoord. Omdat de provincie is akkoord met deze wijze van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering hebben zij naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan geen zienswijze ingediend en lijkt ons strijdigheid met het PVVP niet aan orde.
 - *Ontsnippering van natuur en landschap* Deze ambitie c.q. dit doel is bij de aanleg van de omleiding Rucphen niet aan de orde.
 - *Vermindering van uitstoot en van het energie- en grondstoffengebruik door verkeer.* De aanleg van de omleiding Rucphen resulteert in kortere rijtijden hetgeen positieve gevolgen heeft voor het energieverbruik.

6 Landschappelijke inpassing

Artikel 11.13 en 2.2 van de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant, respectievelijk landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, zijn in op voorliggende bestemmingsplannen van toepassing. Als initiatiefnemer is de gemeente Rucphen verantwoordelijk voor een correcte toepassing van genoemde Provinciale regelgeving, waarop de Provincie Noord-Brabant als bevoegd gezag toeziet.

De eerste ideevorming voor de invulling van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap is reeds in juni 2012, bij wijze van klankbord, met de Natuurwerkgroep besproken. Voornoemde verplichtingen zijn daarna verder uitgewerkt, afgestemd met de Provincie Noord-Brabant en opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Uit het feit dat de Provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op het ontwerpbestemmingsplan, volgt de conclusie dat wordt voldaan aan de in de Verordening Ruimte gestelde eisen op het gebied van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap.

De ontwerpbestemmingsplannen bieden voldoende planologische waarborgen. Echter, de uitwerking van de onderdelen landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap vindt, evenals bijvoorbeeld de uitwerking van het civiel ontwerp van de weg, in een latere fase in het proces plaats. Hiervoor zal de Natuurwerkgroep zeker worden uitgenodigd, om met de gemeente mee te denken.

7 Water

Op pagina's 50 t/m 52 van de toelichting van het bestemmingsplan, wordt het onderwerp 'water' beschreven. Hierin is de huidige situatie en de toekomstige situatie van het plangebied beschreven en gemotiveerd. Een en ander is met het waterschap afgestemd. Het waterschap heeft dan ook geen zienswijze ingediend. Geconcludeerd kan worden dat het waterschap instemt met de oplossing voor de waterretentie.

8 Ecologie

De resultaten van de veldinventarisatie van de natuurwaarden in 2012/2013 zijn verwerkt in een rapportage die is opgenomen in bijlage 6 van het ontwerpbestemmingsplan. Er heeft een onderzoek plaatsgevonden gedurende alle vier de jaargetijden.

Het flora- en faunaonderzoek is voor ons leidend.

Uit het onderzoek komt naar voren dat een gedeelte van het leefgebied en nesten van eekhoorns verloren gaan met de aanleg van de omleiding. Op grond hiervan dient ontheffing te worden aangevraagd van de Flora- en faunawet. Deze aanvraag moet vergezeld worden met een actieplan waarin mitigerende dan wel compenserende maatregelen zijn opgenomen.

Effecten op vleermuizen worden niet voorzien omdat de vleermuizen kunnen blijven foerageren in de omgeving. Als gevolg van de plannen gaat er echter wel foerageergebied van de gewone dwergvleermuis verloren. Boven het bosgebied ter hoogte van het tracé, parallel lopend aan de Ravendonk wordt relatief veel gevoerageerd door de gewone dwergvleermuis. Op grond hiervan kan dit worden aangemerkt als primair foerageergebied. In de omgeving is en blijft wel voldoende alternatief foerageergebied beschikbaar, zodat effecten op populatieniveau worden uitgesloten. De vliegroute ten zuiden van het plangebied en de baltsplaatsen in de omgeving worden niet beïnvloedt door de aanleg en het gebruik van de weg. Er wordt aangeraden om dit nader te toetsen als het definitieve tracé bekend is. Er zijn verder geen vaste rust- en verblijfplaatsen en migratieroutes aangetroffen van vleermuizen en vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen.

Het aanvragen van ontheffing voor de overige soort(groep)en is niet noodzakelijk, omdat deze niet voorkomen of niet worden beïnvloed.

9 Archeologie

Het programma van eisen en het voorstel met betrekking tot het sleuvenonderzoek lag ten tijde van de terinzagelegging om advies bij de regionaal archeoloog. De archeologische waarde van het gebied is in het ontwerpbestemmingsplan beschermd door een dubbele bestemming op te nemen, te weten: verkeer en archeologie. Bij de vaststelling van het definitieve bestemmingsplan zal tevens het plan van aanpak van het sleuvenonderzoek worden vastgesteld. Op het moment dat de benodigde gronden zijn verworven, zal het sleuvenonderzoek worden uitgevoerd.

10 Relatie met de omliggende omgeving

De omliggende functies van het gebied zijn niet overwegend agrarisch. Vanwege de aanwezige kwetsbare c.q. geurgevoelige objecten en percelen in de omgeving mag de veehouderij niet meer worden uitgebreid. De aanleg van de weg heeft niet tot gevolg dat de agrarische functie van het gehele gebied wijzigt. Bij aankoop van een deel van een perceel dan wel het gehele perceel (bedrijf) zal zonder meer rekening worden gehouden met bedrijfsschade. Zie ook punt 1.

11 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op locaties waar een ongeval met gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden, waardoor personen, die geen directe relatie hebben tot de risicovolle activiteit (vervoer gevaarlijke stoffen), om het leven zouden kunnen komen. Het doel van externe veiligheid is een ruimtelijke scheiding aan te houden tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicobronnen in de directe omgeving. Beperkt kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld verspreid gelegen woningen, kleine kantoren en recreatieterreinen. Kwetsbare objecten zijn vooral concentraties van woningen, kantoren en ziekenhuizen.

De belangrijkste risicobronnen in het kader van externe veiligheid zijn:

- Bedrijven;
- Transportroutes voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Buisleidingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ten behoeve het bestemmingsplan voor de nieuwe verbeterde ontsluitingsstructuur van Rucphen, is een kwalitatieve risicoanalyse uitgevoerd door RMD (Externe veiligheid randweg Rucphen, 27 februari 2012, zaaknummer 12020788). In de notitie zijn de vuistregels uit de concept handleiding Risicoanalyse Transport toegepast. Daaruit blijkt dat in deze fase van het planproces een berekening van het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) achterwege kan blijven. Op basis van de vervoersaantallen is geen sprake van een PR van 10-6 per jaar. Daarnaast mag op basis van de toetsing worden gesteld dat er geen sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde of 10% van de oriënterende waarde voor het GR. De vervoersaantallen (GF3), bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden zijn te klein zijn om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het PR dan wel een overschrijding van 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het GR te kunnen leiden.

12 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat voorziet in het realiseren van deeltracé B, zoals opgenomen in het voornemen te komen tot een verbeterde ontsluitingsstructuur van Rucphen. De gemeenteraad en de provincie stellen krediet beschikbaar voor de te verwachten kosten gemoeid met de aanleg van de deeltracés A/oost en B/West. Het betreft hier zowel de verwervingskosten, de te verwachten planschaderisico's als de civieltechnische kosten. Het vaststellen van een exploitatieplan zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening is voor deze ontwikkeling niet nodig.

Het gebied van de omleiding is deels reeds in eigendom bij de gemeente Rucphen. Met betrekking tot de overige benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van de voor de aanleg benodigde gronden.

Op voorhand wordt de mogelijkheid van versnelde onteigening echter niet uitgesloten. Mocht versnelde onteigening nodig zijn dan zullen de desbetreffende gronden in het ontwerpbestemmingsplan daartoe worden aangewezen. Het te voteren krediet (zie hierboven) is voor wat betreft de verwervingskosten gebaseerd op een volledige schadeloosstelling in de zin van de Onteigeningswet. Geconcludeerd wordt dat het project economisch uitvoerbaar is.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat

Naam: Haas Advocaten (Van Dijck/ Goorden/ Van Kalmthout MTS, Bernhardstraat 40)
Adres: Postbus 69
Postcode: 4700 AB ROOSENDAAL

Ingebrachte zienswijze

1. Het totale project is MER-plichtig. Bewust gefaseerd in tracédelen.
2. Landschappelijk karakter wordt onevenredig aangetast door de aanleg van de weg.
3. Aantasting woon- en leefklimaat is onvoldoende in beeld gebracht.
4. Er is sprake van onevenredige geluidsoverlast.
5. Er wordt schade geleden door verdwijnen van uitzicht, minder opbrengst verbouwen van mais en gebruik als weiland.
6. De verkeersdruk wordt verlegd van kernen naar buitengebied hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening
7. Er is geen overleg ten behoeve van de grondverwerving.
8. De communicatie met betrekking tot de ter inzage termijn was zeer verwarrend.
9. Wenst gehoord te worden om zienswijze nader toe te kunnen lichten.

Reactie op zienswijze

1. MER-plicht
 In de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen welke activiteiten MER-plichtig zijn. Met betrekking tot de infrastructuur zijn de volgende activiteiten MER-plichtig:
 - de aanleg van een autosnelweg of autoweg;
 - de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg. Alleen in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.
 Daar hier geen sprake is van deze activiteiten moet worden gesteld dat de aanleg van de Verlengde Helakkerstraat niet MER-plichtig is. Ook niet wanneer alle drie de deeltracés 2, 4 en 6 bij elkaar worden opgeteld qua kilometers. De Europese MER-richtlijn leidt eveneens niet tot een andere conclusie. De aanleg van de drie deeltracés leiden -gelet op de aard en de ligging van de activiteiten- niet tot een MER-plicht.
2. Onevenredige aantasting landschappelijk karakter
 De provincie heeft ten behoeve van de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap in het buitengebied in de Verordening Ruimte (artikelen 2.2 en 11.13) haar juridisch kader vastgesteld.
 Op 6 augustus 2013 is de landelijke inpassing, de kwaliteitsverbetering van het landschap en de groencompensatie met de provincie Noord-Brabant besproken. Deze bespreking heeft geleid tot hetgeen nu in het ontwerpbestemmingsplan is verwoord. Omdat de provincie is akkoord met deze wijze van landschappelijke inpassing, kwaliteitsverbetering en groencompensatie hebben zij naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan geen zienswijze ingediend en is de strijdigheid met de Verordening Ruimte niet aan orde.
3. Aantasting woon- en leefklimaat
 Op basis van de mobiliteitsparagraaf is het woon- en leefklimaat in beeld gebracht.
 De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de verlengde Helakkerstraat en aansluitende wegen zijn berekend op basis van het regionaal verkeersmodel. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel. Uit de resultaten van het milieumodel blijkt dat met toepassing van een toereikende geluidswerende voorziening en stil asfalt er geen sprake is van knelpunten met betrekking tot geluid voor de bestaande woningen in het plangebied. Het ontwerp van de verlengde Helakkerstraat gaat uit van een 60 km/u weg. Ook uit het milieumodel blijkt dat voor de bestaande woningbouw geen knelpunten zullen ontstaan op het gebied van luchtkwaliteit. De berekende resultaten uit het milieumodel blijven onder de wettelijke normen.

Geluid

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de

(geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. Dit is een landelijk erkende methode.

Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Door de aanleg van de Verlengde Helakkerstraat zal de geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs deze nieuwe weg toenemen. Onderzoek wijst uit dat alleen ten aanzien van de woning Bernhardstraat 35 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Maatregelonderzoek wijst uit dat geluidsreducerende maatregelen op deze locatie stuiten op bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Luchtkwaliteit

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardreken-programma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide.

Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂) ¹	Jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀) ²	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij

'Bestemmingsplan Kom St. Willibrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeers-generatie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Straatnaam	2024 autonoom	2024 incl. ontwikkelingen
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO₂) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Overige invoergegevens

Straatnaam	RD-coörd.		Voertuig-verdeling Licht/gemid/zw	wegtype	Snelheids-Type	Bomen-factor	Afstand tot wegas
	X	Y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	Stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394472	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	Stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10

Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking

Weg	Stikstof (NO ₂) Jaargemiddelde (µ/m ³)		Fijn stof (PM ₁₀) Jaargemiddelde (µ/m ³)*		Fijn stof (PM ₁₀)(aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024-	2024+	2024-	2024+	2024-	2024+
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakkerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

*inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal $1,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en het gehalte fijn stof met maximaal $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

Trilling

Langs beide tracés zal de omvang van het vrachtverkeer toenemen.

Er bestaan geen wettelijke normen in het kader van de hinder en schade ten aanzien van trillingen. Wel zijn er richtlijnen opgesteld door de Stichting Bouw Research (hierna: SBR). Op basis van vaste jurisprudentie ten aanzien van het systeem van vergunningsverlening van de Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen gezien kunnen worden als toetsingskader met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen. Maatgevend is de afstand van de gevels van de dichtstbijzijnde woningen tot het hart van de meest dichtbij gelegen rijbaan. Met toepassing van deze richtlijnen wordt aangetoond dat de hinder en eventuele schade door trillingen als gevolg van de ontwikkeling binnen de normen blijft en zo wordt voldaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

Zowel de Verlengde Vosdonkseweg als de Verlengde Helakkerstraat zullen het bedrijventerrein Nijverheid ontsluiten. Op basis daarvan zal meer vrachtverkeer passeren langs de woningen op met name de Verlengde Vosdonkseweg en de Bernhardstraat.

Bij het ontwerpen van de Verlengde Vosdonkseweg en de reconstructie van de Bernhardstraat zal bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke hinder of schade door trillingen. Dat betekent dat de constructieve opbouw van de wegen (funderingspakket) en de materiaalkeuze van de top laag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

Voor wat betreft de Bernhardstraat kan worden gesteld dat –ondanks de toename van het vrachtverkeer– na de reconstructie van de Bernhardstraat de trillingshinder zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De rijdsnelheid op de Bernhardstraat blijft 60 km/h. Op dit moment bestaat de top laag van de Bernhardstraat uit klinkers. Met toepassing van een verbeterde funderingslaag en vlak asfalt zal de trillingshinder worden teruggedrongen.

De nieuwe infrastructuur ontlast de bestaande kernen, waardoor de situatie verbetert en in totaliteit minder trillingshinder zal optreden.

De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

4. Onevenredige geluidsoverlast

Ten behoeve van het opstellen van de milieuparagraaf is onder andere een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Conform de Wgh is met behulp van de Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012 de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de (geprojecteerde en) bestaande geluidsgevoelige bestemmingen berekend. Hiervoor is het softwarepakket Geomilieu, versie 2.21 gebruikt. De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (den: day-evening-night). Deze dosismaat vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal en wordt uitgedrukt in dB. Voor alle geluidsbelastingen die zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke maximumsnelheid minder dan 70 km/u bedraagt. Voor alle relevante wegen is dat van toepassing.

Geluidsbelasting ten gevolge van gewijzigde wegen

In het akoestisch rapport zijn de woningen weergegeven waar sprake is van reconstructie inzake de Wgh (toename van de geluidsbelasting van afgerond 2 dB of meer en een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Hieruit wordt geconcludeerd dat ten gevolge van de reconstructie van het uitbuigen van de Bernhardstraat en het aansluiten van de Verlengde Helakkerstraat sprake is van een reconstructiesituatie op één woning (Bernhardstraat 35). Voor deze woning is een procedure hogere grenswaarde gestart.

De toename bedraagt voor de woning maximaal 4,16 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de buitengevel van de woning. De maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde van 63 dB, wordt niet overschreden.

Indien maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, dienen burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen een hogere waarde vast te stellen. Aan de gevels van de overige geluidsgevoelige (woon)functies binnen de reconstructiezone van de wegen is geen sprake van een reconstructiesituatie.

Uitstralingseffect

Binnen dit onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect op de Bernhardstraat. Ten aanzien van de Bernhardstraat is onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename op de woningen langs de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Bosheidestraat en tussen de Bosheidestraat en de Rucphenseweg. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van SRM 1 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Hierbij heeft een worstcasebenadering plaatsgevonden waarbij is gerekend met de kortste afstand van de langs de weg aanwezige woningen en de as van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat ten aanzien van de bestaande woningen langs beide wegvakken van de Bernhardstraat sprake is van een toename van respectievelijk 4,47 dB en 3,3 dB. Zodoende is sprake van een toename van het geluidsniveau.

Voor de bestaande woningen langs de Bernhardstraat op de wegvakken tussen de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg is sprake van een geluidstoename van 3,30 dB tot 4,47 dB en is dus sprake van een geluidstoename. In geen geval wordt de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB overschreden. Ook de maximaal toelaatbare geluidstoename van 5 dB wordt niet overschreden. In het kader van het uitstralingseffect is geen verdere procedure mogelijk. Omdat de uiterste grenswaarden niet worden overschreden wordt de geluidstoename op deze woningen aanvaardbaar geacht.

5. Planschade

Op dit moment is de gemeente Rucphen in gesprek met betrokkene voor de verwerving van het benodigde onroerend goed. Bij de bepaling van de waarde van dit onroerend goed zullen alle van toepassing zijnde schades worden betrokken (planschade waaronder economische schade).

6. Strijd met goede ruimtelijke ordening

De Verkorte Planstudie is uitgevoerd ten behoeve van de nadere invulling van het advies van de commissie m.e.r. alsmede voor de bepaling en vaststelling van een nieuw voorkeurs tracé. Hierin was geen plaats voor belangen op adresniveau. De belangen op adresniveau zijn verder uitgewerkt in de bestemmingsplanprocedure.

Ten behoeve van de Verkorte Planstudie heeft de raad op 30 september 2010 het toetsingskader vastgesteld (zie bijlage). De aspecten waarop de alternatieven zijn getoetst zijn:

- verkeer en leefbaarheid;
- omgevingseffecten;
- haalbaarheid.

De aspecten verkeer en leefbaarheid, omgevingsaspecten en haalbaarheid zijn onderverdeeld in meerdere toetsingscriteria. De keuze voor de toetsingscriteria welke in de navolgende tabellen worden getoond, is gebaseerd op hun onderscheidende vermogen in het licht van de doelstellingen die voor de ontsluitingsstructuur van de kernen Rucphen, St. Willebrord, Sprundel alsmede de Binnentuin (de Nijverhei en de Vijfsprong) zijn gesteld. Niet onderscheidende criteria, zoals luchtkwaliteit, zijn niet meegenomen. Of een criterium voldoende onderscheidend vermogen heeft voor het plangebied is afgeleid uit de MER 'Omlegging Rucphen N638' van 9 januari 2009. Per toetsingscriterium is aangegeven met welke methode onderzocht wordt en hoe de uitkomsten beoordeeld worden. Per criterium zal gescoord worden ten opzichte van het nulalternatief in de autonome situatie (is referentie). Het toetsingskader is in de bijlage weergegeven.

Doelen nieuwe infrastructuur

Doelstellingen van het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg, dat tegelijkertijd met het bestemmingsplan voor Deeltracé B/West wordt opgesteld, zijn de volgende:

- Het verbeteren van de ontsluiting van het gebied 'Binnentuin'. Het gebied 'Binnentuin' omvat onder andere het bedrijventerrein 'De Nijverhei', het sport- en vrijetijdscentrum 'De Vijfsprong', 'Sneeuwattractiepark Skidôme' en overige recreatieve en sportactiviteiten (onder andere manage, schietbaan, atletiek, hockey) en de ontwikkeling van een dag- en verblijfsrecreatiegebied in 'De Binnentuin'
- Het ontlasten van de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord van doorgaand verkeer.
- Het beter faciliteren van het doorgaande verkeer tussen de A58 en Zundert.

Het is niet juist te stellen dat slechts het ontlasten van de dorpskernen het beoogde doel is. Indien alle doelen in ogenschouw worden genomen is het middel dat wordt ingezet niet disproportioneel.

Alternatief tracé

Op 29 mei 2013 is met de provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd. Het vastgestelde tracé maakt onderdeel uit van de overeenkomst. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten – geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van een lokale ontsluitingsweg tussen de Helakkerstraat / de Kozijnenhoek en de Bernhardstraat te Rucphen, het zogenoemde deeltracé B. Voor deeltracé A (de verlengde Vosdonkseweg) is gelijktijdig een separate procedure gestart. De gemeente heeft zich gecommitteerd over te gaan tot de aanleg van beide wegen. Een keuze tussen de deeltracés is dus niet aan de orde.

Het raadsbesluit van 12 februari 2009 heeft plaatsgevonden op basis van de MER-studie waarin de belangen van de provincie de hoogste prioriteit hadden. De infrastructuur was ook hierop aangepast, zo ook het gekozen voorkeuralternatief. In de Verkorte Planstudie heeft het lokaal belang de voorkeur gekregen waardoor minder robuuste infrastructuur kan worden toegepast. Omdat de provincie van belang achtte dat ook het regionaal verbindend wegennet (N638) in deze studie werd meegenomen, is op 10 februari 2011 besloten de dubbeldoelstelling te handhaven met het lokaal belang als hoogste prioriteit.

Mede gelet op het feit dat de provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingebracht op het ontwerpbestemmingsplan kan worden gesteld dat de landschappelijke inpassing van de weg op een verantwoorde wijze heeft plaatsgevonden. Daarnaast levert deze inpassing een kwalitatieve bijdrage aan het landschap.

7. Overleg verwerving onroerend goed

In juli 2013 heeft met betrokkene een kennismakingsgesprek plaatsgevonden. Op 10 september 2013 heeft met betrekking tot de grondverwerving een gesprek plaatsgevonden waarbij de door de gemeente ingehuurde makelaar (dhr. Michielsen) en de heren Goorden, Van Kalmthout en Helvoort aanwezig waren. De gesprekken voor de aankoop lopen.

8. Gebrekkige communicatie

Met publicaties in weekblad "De Rucphense Bode" van 28 november 2012 en 22 mei 2013 en op de gemeentelijke website is kennis gegeven van de terinzagelegging van de voorontwerpbestemmingsplannen "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat" en "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg".

In aansluiting op bovenvermelde publicaties hebben de voorontwerpen tezamen met de daarbij behorende stukken gedurende twee periodes van zes weken (vanaf 29 november 2012 t/m 9 januari 2013 en van 23 mei 2013 t/m 3 juli 2013) ter inzage gelegen in het dienstverleningscentrum. De voorontwerpbestemmingsplannen waren daarnaast ook digitaal te raadplegen via de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl en op www.rucphen.nl. Op 19 december 2012 en 4 juni 2013 zijn informatieavonden georganiseerd ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan. Op 19 juni 2013 is een vrij inloopspreekuur gehouden waarvan 11 personen gebruik hebben gemaakt.

De publicatie van de informatieavond van 19 december 2012 heeft op de gebruikelijke wijze plaatsgevonden. Tijdens de informatieavond is de wens geuit om dit onderwerp zorgvuldiger te communiceren. In navolging van deze wens zijn de geactualiseerde voorontwerpen opnieuw ter inzage gelegd en is wederom een informatieavond gehouden. De uitnodiging van de informatieavond is uitgebreid gepubliceerd in de Rucphense Bode, op de gemeentelijke website en in BN De Stem. Voorts heeft de gemeente een informatiekatern uitgebracht in de Rucphense Bode.

Met publicaties in weekblad "De Rucphense Bode" van 15 augustus 2013 en op de gemeentelijke website is kennis gegeven van de terinzagelegging van de ontwerpbestemmingsplannen "Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat" en "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg". De ontwerpbestemmingsplannen hebben van 16 augustus t/m 26 september 2013 ter inzage gelegen in het dienstverleningscentrum. De ontwerpbestemmingsplannen waren daarnaast ook digitaal te raadplegen via de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl en op www.rucphen.nl. Op 10 september 2013 is een informatieavond georganiseerd ten behoeve van de ontwerpbestemmingsplannen.

Gezien bovenstaande heeft de gemeente voldoende inspanningen gedaan om burgers bij het planproces te betrekken.

9. Toelichting tijdens hoorzitting

Het houden van een hoorzitting naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is geen onderdeel van de wettelijk voorgeschreven procedure. Mocht de ingebrachte zienswijze niet duidelijk zijn dan wordt contact gelegd voor nadere toelichting. Uw ingebrachte reactie roept geen vragen op en is duidelijk. Gelet op het aantal ingediende zienswijzen zijn wij niet voornemens aanvullend op de wettelijke procedure hoorzittingen te organiseren.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Bijlage

3 TOETSINGSKADER

3.1 Toetsingscriteria

De aspecten waarop de drie gekozen alternatieven getoetst zullen worden zijn:

- Verkeer en leefbaarheid
- Omgevingseffecten
- Haalbaarheid

De aspecten verkeer en leefbaarheid, omgevingsaspecten en haalbaarheid zijn onderverdeeld in meerdere toetsingscriteria. De keuze voor de toetsingscriteria welke in de navolgende tabellen worden getoond is gebaseerd op hun onderscheidende vermogen in het licht van de doelstellingen die voor de ontsluitingsstructuur van de kernen Rucphen, St. Willebrord, Sprundel alsmede de Binnentuin (de Nijverhei en de Vijfsprong) zijn gesteld. Niet onderscheidende criteria, zoals luchtkwaliteit, zijn niet meegenomen. Of een criterium voldoende onderscheidend vermogen heeft voor het plangebied is afgeleid uit de MER 'Omlegging Rucphen N638' van 9 januari 2009.

Per toetsingscriterium is aangegeven met welke methode onderzocht wordt, en hoe de uitkomsten beoordeeld worden. Per criterium zal gescoord worden ten opzichte van het nulalternatief in de autonome situatie (is referentie). Het toetsingskader is op 30 september 2010 door de Gemeenteraad van Rucphen vastgesteld.

1.2 Verkeer en leefbaarheid

Toetsingscriterium	Methode	Wijze van beoordelen
Verkeersintensiteiten in de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Onderverdeeld naar vrachtverkeer en autoverkeer	Verkeersmodel	Procentuele en absolute toe- of afname van verkeersintensiteiten door de kernen. De volgende straten zullen onderzocht worden: Rucphenseweg, Sint Martinusstraat, Gebrande Hoefstraat, Rucphense Vaartkant, Raadhuisstraat, Sprundelseweg, Zundertseweg, Kozijnenhoek, Kaaistraat, Poppestraat, Dorpsstraat, Vosdonkseweg, Noorderstraat, Sint Janstraat, Rucphensebaan, Vorenseindseweg. Nieuwe straten in de te onderzoeken alternatieven worden ook meegenomen.
Doorgaand verkeer in de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Onderverdeeld naar vrachtverkeer en autoverkeer	Verkeersmodel	Procentuele en absolute toe- of afname van doorgaand verkeer door de kernen, op dezelfde straten als genoemd bij het toetsingscriterium verkeersintensiteiten.
Ontsluiting van de Binnentuin (locaties Nijverhei en Vijfsprong)	Kwalitatief	Directe routing richting A58 via gebiedsontsluitingswegen (50 en 80 km/uur): bepaling aan de hand van lengte en/of reistijden.
Verkeersveiligheid	Kwalitatief	Bepaling verbetering of verslechtering verkeersveiligheid o.b.v. risicocijfers per wegcategorie. Nadrukkelijk aandacht voor kwetsbare doelgroepen en schoolomgevingen.

Geluid en Trillingen (wegverkeer)	Kwalitatief	Beoordeling o.b.v. aantal woningen op korte afstand (korter dan 30 meter) van het nieuwe wegtracé, ontwikkeling doorgaand (vracht) verkeer door kernen.
Externe veiligheid	Kwalitatief	Kwalitatieve beoordeling op basis van vervoer gevaarlijke stoffen en gewijzigde routing
Verbindend netwerk	Kwalitatief	Mate waarin de weg een toevoeging biedt op het verbindend regionaal netwerk (blauwe netwerk). Dit op basis van de herkenbaarheidskenmerken (horende bij 50 en 80 km/uur), gesteld door de provincie. Ook vindt toetsing aan het verkeersmodel plaats.

1.3 Omgevingseffect

Toetsingscriterium	Methode	Wijze van beoordelen
Landschap	Kwalitatief	Mate van aantasting van kenmerkende landschappelijke structuren en bomenrijen.
Cultuurhistorie en archeologie	Kwalitatief aan de hand van gemeentelijke beleidskaarten en MER	Aantasting en beïnvloeding van cultuurhistorische en archeologische waarden.
Natuur	Kwalitatieve beschrijving aan de hand van gemeentelijke beleidskaarten en MER	Mate van vernietiging of versnippering van (P)EHS en EVZ.
Oppervlaktewater	Kwantitatief	Doorsnijding van watergangen of oppervlaktewater.

1.4 Haalbaarheid

Toetsingscriterium	Methode	Wijze van beoordelen
Investeringskosten	SSK-raming	Kwantitatief o.b.v. SSK-raming.
Doorsnijding van gebieden waar ontwikkelingen gepland zijn	Kwantitatief o.b.v. ruimtegebruik	Aantal hectares (gepland) bebouwd gebied dat wordt doorsneden.
Eigendommen en grondverwerving	Kwantitatief	Aantallen percelen en m2 grondverwerving en te onteigenen gebouwen en objecten.
Fasering (verkeerskundig functioneren bij gefaseerde aanleg)	Kwalitatief op basis van 'expert opinion'.	Mogelijkheden voor aanleg en fasering: Levert een alternatief bij een gefaseerde aanleg direct al een verbetering van de (verkeers) leefbaarheid?

Zienswijze Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat

Naam: Natuurwerkgroep gemeente Rucphen
Adres: Baanvelden 2
Postcode: 4715 RH RUCPHEN

Ingebrachte zienswijze

1. Wensen overleg in het kader van natuurcompensatie en landschappelijke kwaliteitsverbetering.
2. Stellen een gewijzigd tracé voor ten behoeve van de verlengde Vosdonkseweg.
3. Het tracé druist in tegen het advies van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009.
4. Stellen voor slechts het deeltracé B Verlengde Helakkerstraat aan te leggen.
5. Landschappelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie moet minimaal de omvang hebben van hetgeen is verdwenen.
6. 3 meter hoge geluidswallen in de vorm van steenkorven is geen vorm van landelijke inpassing of kwaliteitsverbetering.
7. Er is sprake van aantasting van de flora en fauna.
8. Het is gewenst de maximum rijsnelheid van 50 km/u op te nemen in de regels van het bestemmingsplan.

Reactie op zienswijze

1. Overleg natuurcompensatie en landschappelijke kwaliteitsverbetering.
 Artikel 11.13 en 2.2 van de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant, respectievelijk landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, zijn in op voorliggende bestemmingsplannen van toepassing. Als initiatiefnemer is de gemeente Rucphen verantwoordelijk voor een correcte toepassing van genoemde Provinciale regelgeving, waarop de Provincie Noord-Brabant als bevoegd gezag toeziet.
 De eerste ideeëvorming voor de invulling van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap is reeds in juni 2012, bij wijze van klankbord, met de Natuurwerkgroep besproken. Voornoemde verplichtingen zijn daarna verder uitgewerkt, afgestemd met de Provincie Noord-Brabant en opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Uit het feit dat de Provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op het ontwerpbestemmingsplan, volgt de conclusie dat wordt voldaan aan de in de Verordening Ruimte gestelde eisen op het gebied van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap.
 De ontwerpbestemmingsplannen bieden voldoende planologische waarborgen. Echter, de uitwerking van de onderdelen landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap vindt, evenals bijvoorbeeld de uitwerking van het civiel ontwerp van de weg, in een latere fase in het proces plaats. Hiervoor zal de Natuurwerkgroep zeker worden uitgenodigd, om met de gemeente mee te denken.

Daarnaast dient er groencompensatie te worden toegepast, als gevolg van de groensaldoregeling welke is opgenomen in het gemeentelijk Groenstructuurplan en de gemeentelijke Groene kaart. Daar het om 'eigen beleid' gaat, is het vanzelfsprekend dat dit in voorliggend bestemmingsplan wordt toegepast. Toepassing van de groensaldoregeling zal daarom in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen, zodat toepassing ook planologisch wordt geborgd. Uitgangspunt daarbij is dat de oppervlakte groen die verdwijnt ten koste van de bestemming verkeersdoeleinden, elders in het gebied wordt gecompenseerd. Hiervoor worden in de toelichting op een kaart zoekgebieden voor aangewezen.

De nadere uitwerking van de groensaldoregeling vindt, evenals de uitwerking van de onderdelen landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, in een latere fase van het proces plaats. Ook hiervoor zal de Natuurwerkgroep zeker worden uitgenodigd, om met de gemeente mee te denken.

2. Gewijzigd tracé verlengde Vosdonkseweg
 Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Buitengebied 2012, verlengde Helakkerstraat.

3. Strijd met advies commissie m.e.r.

In de MER-studie is uitgegaan dat de omleiding Rucphen moest worden uitgevoerd in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km/u, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, omdat de provinciale belangen van de provincie Noord-Brabant prevaleerden boven de lokale belangen van de gemeente Rucphen. In het Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009, is gesteld dat de omleiding Rucphen in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg te robuust is omdat niet aangetoond was dat de provinciale belangen deze rechtvaardigden. Volgens de commissie m.e.r. moest voor de lokale problematiek worden gezocht naar een minder robuuste oplossing. Hiervoor moest nader onderzoek worden verricht. Met de Verkorte Planstudie is gevolg gegeven aan dit advies. De Verkorte Planstudie is uitgevoerd met als doel opnieuw de alternatieve tracés te onderzoeken ter bevordering van o.a. de leefbaarheid in de dorpen St. Willebrord, Spundel en Rucphen. Ook de doelen bereikbaarheid van de Nijverhei en ten slotte de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu de bestemmingsplanprocedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek (pag. 3 van het advies):

- een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km;
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht van de commissie m.e.r. Een verbinding van de Bernhardstraat richting Nijverhei in de vorm van een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/u.

In de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen welke activiteiten MER-plichtig zijn. Met betrekking tot de infrastructuur zijn de volgende activiteiten MER-plichtig:

- de aanleg van een autosnelweg of autoweg;
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.

Alleen in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.

Daar hier geen sprake is van deze activiteiten moet worden gesteld dat de aanleg van de Verlengde Helakkerstraat niet MER-plichtig is. Ook niet wanneer alle drie de deeltracés 2, 4 en 6 bij elkaar worden opgeteld qua kilometers. De Europese MER-richtlijn leidt eveneens niet tot een andere conclusie. De aanleg van de drie deeltracés leidt – gelet op de aard en de ligging van de activiteiten – niet tot een MER-plicht.

4. Alleen Verlengde Helakkerstraat aanleggen

Vanaf 2000 is de gemeente Rucphen met de provincie Noord-Brabant in overleg over de Omleiding N638 Rucphen. Dit alles heeft geresulteerd in het ondertekenen van een intentieverklaring in 2008. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. Samen met de provincie is het huidige project 'Omleiding N638 Rucphen' voorbereid. Gedeputeerde Staten hebben het project goedgekeurd en opgenomen in het B-MIT. Op 29 mei 2013 is met de provincie Noord-Brabant een uitvoeringsovereenkomst aangegaan met daarbij als uitgangspunt dat de gehele omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zal worden aangelegd.

Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten – geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van een lokale ontsluitingsweg tussen de Helakkerstraat / de Kozijnenhoek en de Bernhardstraat te Rucphen, het zogenoemde deeltracé B. Voor deeltracé A (de verlengde Vosdonkseweg) is gelijktijdig een separate procedure gestart. De gemeente heeft zich gecommitteerd over te gaan tot de aanleg van beide wegen. Een keuze tussen de deeltracés is dus niet mogelijk.

5. Omvang landschappelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie Zie onder punt 1.

De compensatie van de te verwijderen bomen nabij de aansluiting op de Bernhardstraat zijn eveneens gecompenseerd in de landelijke inpassing en kwaliteitsverbetering langs de verlengde Helakkerstraat.

De landschappelijke inpassing, de kwaliteitsverbetering en de groencompensatie vallen nu nog onder de bestemming 'verkeer'. Binnen deze bestemming dient het wegprofiel, sloten en groen (inpassing, kwaliteitsverbetering en groencompensatie) verder te worden uitgewerkt in een civieltechnisch ontwerp. Na realisatie van zal met toepassing van een reparatieplan de bestemming 'groen' exact kunnen worden aangegeven.

De financiële borging zal plaatsvinden door middel van het aangaan van een anterieure overeenkomst waarin exact zal worden beschreven de omvang van de landschappelijke inpassing, de kwaliteitsverbetering en de groencompensatie.

Gelet op het feit dat de provincie Noord-Brabant geen zienswijze heeft ingediend op de ontwerpbestemmingsplannen, wordt geconcludeerd dat een en ander voldoende geborgd is in de bestemmingsplannen en deze niet in strijd zijn met de Verordening Ruimte.

6. Steenkorven geen landelijke inpassing

Een geluidswal dient ter beperking van geluidsoverlast bij omwonenden, derhalve niet als landschappelijke inpassing, respectievelijk kwaliteitsverbetering van het landschap. De geplande geluidwal ligt overigens binnen de bebouwde kom, waarop de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant niet van toepassing is.

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan 'Buitengebied, Verlengde Helakkerstraat'.

7. Aantasting flora en fauna

In het kader van de Flora- en faunawet is gedurende een periode van een jaar een (veld)inventarisatie uitgevoerd in 2012 / 2013 naar de aanwezigheid van beschermde vleermuizen, vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen, amfibieën en vissen en is tevens gekeken naar andere soort(groep)en. Het flora en faunaonderzoek is voor ons leidend. Uit het onderzoek komt naar voren dat een gedeelte van het leefgebied en nesten van de eekhoorn verloren gaan met de aanleg van de omleiding. Op grond hiervan dient ontheffing te worden aangevraagd van de Flora- en faunawet. Deze aanvraag moet vergezeld worden met een actieplan waarin mitigerende dan wel compenserende maatregelen zijn opgenomen.

Effecten op vleermuizen worden niet voorzien omdat de vleermuizen kunnen blijven foerageren in de omgeving. Als gevolg van de plannen gaat er echter wel foerageergebied van de gewone dwergvleermuis verloren. Boven het bosgebied ter hoogte van het tracé, parallel lopend aan de Ravendonk wordt relatief veel gefoerageerd door de gewone dwergvleermuis. Op grond hiervan kan dit worden aangemerkt als primair foerageergebied. In de omgeving is en blijft wel voldoende alternatief foerageergebied beschikbaar, zodat effecten op populatieniveau worden uitgesloten. De vliegroute ten zuiden van het plangebied en de baltsplaatsen in de omgeving worden niet beïnvloed door de aanleg en het gebruik van de weg. Er zijn verder geen vaste rust- en verblijfplaatsen en migratieroutes aangetroffen van vleermuizen en vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen. Het aanvragen van ontheffing voor de overige soort(groep)en is niet noodzakelijk, omdat deze niet voorkomen of niet worden beïnvloed.

Wel dient bij de uitvoering rekening gehouden te worden met de Flora- en faunawet, hetgeen inhoudt dat niet mag worden gekapt in het broedseizoen, de zorgplicht moet worden uitgevoerd (schouwen voor uitvoering), de werkzaamheden die effect kunnen hebben op amfibieën buiten de kwetsbare periodes worden uitgevoerd, ed. Hiervoor zal tijdig een uitvoeringsplan worden opgesteld, dat onderdeel gaat uitmaken van het bestek voor de aannemer.

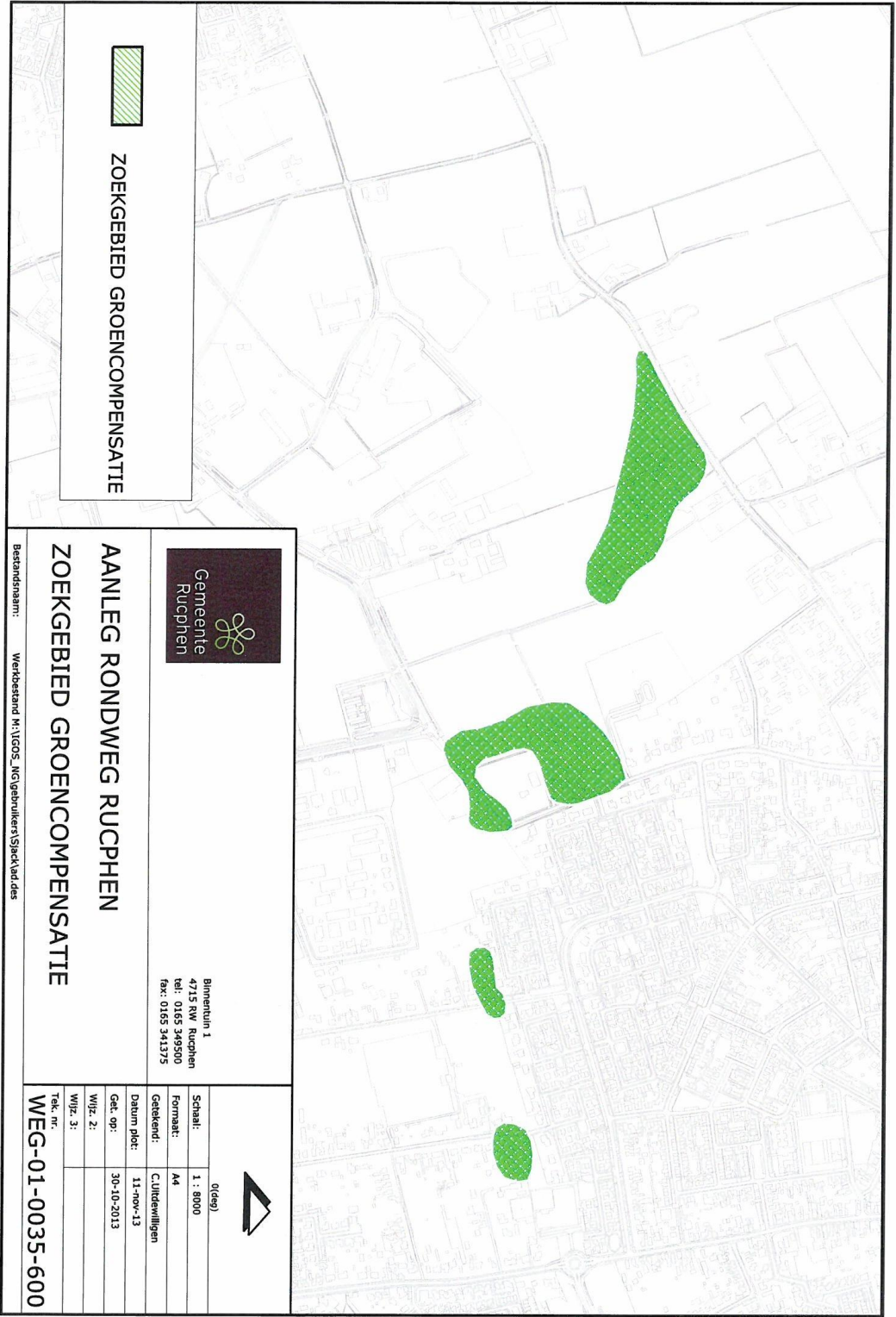
8. Maximum rijsnelheid 50 km/u

De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Helakkerstraat / de Kozijnenhoek en de Bernhardstraat te Rucphen, het zogenoemde deeltracé B mogelijk te maken. Voor de verlengde Helakkerstraat gaat een maximum rijsnelheid gelden van 60 km/u. Hierin hoort niet het vastleggen van de maximum rijsnelheid. Het gebruik van de weg dient te worden geregeld via de Wegenverkeerswet 1994. Mochten in de toekomst

wijzigingen plaatsvinden met betrekking tot het gebruik van de weg waarvoor een verkeersbesluit op grond van deze wetgeving noodzakelijk is, dan is het ingevolge de Algemene wet bestuursrecht mogelijk om hiertegen in bezwaar te gaan dan wel beroep aan te tekenen. Op 12 november 2013 is besloten de maximumrijdsnelheid op de Verlengde Helakkerstraat vast te stellen op 60 km/u.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.



5 Aanpassingen

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen heeft het bestemmingsplan geen inhoudelijke aanpassing aan de Regels en de Verbeelding.

Op de volgende onderdelen wordt de toelichting enigszins verduidelijkt en/of aangescherpt:

- MER-plicht in relatie tot de Europese wetgeving (§ 1.2);
- De mobiliteitsparagraaf met betrekking tot de Bernhardstraat te Rucphen en omliggende wegen (§4.1).
- Borging landschappelijke inpassing, kwaliteitsverbetering van het landschap en groencompensatie (§ 4.2);
- Archeologie (§ 4.6);
- Besluit hogere grenswaarde Bernhardstraat 35 (§ 4.7);
- Economische uitvoerbaarheid (hfdst. 7).

Gelet op het bovenstaande wordt het bestemmingsplan ter ongewijzigde vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Rucphen, 12 november 2013