Gemeente Rucphen

Nota van zienswijzen

behorende bij het bestemmingsplan
"Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg"

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 voorontwerpen bestemmingsplan "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 het voorontwerpbestemmingsplan 'Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg' een inspraakreactie, schriftelijk dan wel mondeling, naar voren kunnen brengen. Deze mogelijkheid heeft geleid tot 198 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 het ontwerpbestemmingsplan "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg". Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 16 augustus t/m 26 september 2013 ter inzage gelegen in het dienstverleningscentrum. Gedurende de termijn van terinzagelegging heeft een ieder over het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze, schriftelijk dan wel mondeling, naar voren kunnen brengen bij de gemeenteraad. Deze mogelijkheid heeft geleid tot 106 zienswijzen. Twee zienswijzen zijn ingetrokken. Het ontwerpbestemmingsplan was 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 het ontwerpbestemmingsplan.

In paragraaf 2 van deze nota wordt eerst kort ingegaan op de strekking van het (ontwerp) bestemmingsplan. 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 “Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg” dat tegelijkertijd met het bestemmingsplan “Buitengebied 2012, Verlengde Helakkerstraat” 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 manage, 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 "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg" zijn 90 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 reactie. Per zienswijze is vermeld of naar aanleiding van de zienswijze inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk is.

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P.E. van Unen / J.M. van Unen-Hofstee
Adres: Spechtendonk 40
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. Toename geluidshinder en fijn stofhinder door toename vracht- en sluipverkeer met als gevolg ernstige benadeling in gezondheid en woongenot.
2. Gesteld werd dat er achter de woningen aan de Donken geen weg werd aangelegd. Nu komt deze er wel. Dit is bedrog.
3. Het is economisch niet verantwoord deze uitgaven voor de Verlengde Vosdonkseweg, groot € 11,2 miljoen te doen.

Reactie op zienswijze

1. Geluid, fijn stof, gezondheid
   Voor de verkeersgegevens wordt gebruikgemaakt van het meest recent beschikbare verkeersprognosemodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruikgemaakt.
   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 deze mobiliteitstoets 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 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 verkeersprognosemodel 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.

   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 Vosdonkseweg gaat uit van een 50 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 geluidshinder (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 landelijk een 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 Vosdonkseweg zal de geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs deze nieuwe weg toenemen. Ten aanzien van woningen waar in de basisberekening sprake was van een geluidsbelasting van meer dan 48 dB zijn geluidsschermen geplaatst. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Onderzoek wijst uit dat alleen ten aanzien van de woning aan het adres Fazantendonk 25 het plaatsen van een scherm leidt tot een onvoldoende geluidsreducerend effect. De maximale geluidsbelasting op deze woning ten aanzien van wegverkeer op de Verlengde Vosdonkseweg bedraagt 50 dB. De maximaal toelaatbare waarde is 63 dB.

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 standaardrekenprogramma 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 (NO_2, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wet milieubeheer (Wm) veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.
Andere stoffen uit de 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM10)[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	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. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeersgeneratie 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 (NO2) Jaargemiddelde (µ/m³)		Fijn stof (PM10) Jaargemiddelde (µ/m³)*		Fijn stof (PM10)(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.

2. In toekomst geen weg
Op de tekening behorende bij het bestemmingsplan 'Emmausbuurt Sint Willebrord', vigerend van mei 1973 tot en met 1996 stond de weg geprojecteerd ten zuiden van St. Willebrord van de Noorderstraat naar de Kozijnenhoek. Ook in het Structuurplan Sprundel, vigerend van 1982 tot en met 2003 was een doorgetrokken weg opgenomen. Alleen in de periode van 2003 tot 2005 (2 jaren) is deze weg niet in beeld geweest. In het kader van de MER-studie, die is gestart in 2005 was de Verlengde Vosdonkseweg één van de alternatieven die onderzocht is. Ook bij de Verkorte Planstudie is dit tracé opgenomen als alternatief.

3. Economisch niet verantwoord
De ruimtelijke ontwikkelingen in deze gemeente zijn van dien aard dat de raad op 31 maart 2011 heeft besloten het voorkeurstracé voor de omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord vast te stellen. De aanleg van het tracé is om drie redenen noodzakelijk, te weten:
- het terugdringen van het doorgaande (regionale) verkeer door de kern Rucphen;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Nijverhei en de Binnentuin; en
- het weren van verkeer met de bestemming Nijverhei en de Binnentuin door de kernen St. Willebrord en Sprundel.

Het Bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, zoals opgenomen in het voornemen om 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 voor de omleiding, voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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 Vosdonkseweg

Naam: M.A. Heeren
Adres: Ravendonk 21
Postcode: 4711 KS St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. Weg ligt kort achter de woonwijk.
2. De in het bestemmingsplan opgenomen groenstrook is niet voldoende.
3. De waarde van de woning wordt lager. Wie gaat dit betalen? Hoe wordt planschade geregeld? Komt er een compensatieregeling?
4. Kosten voor aanpassing van de woning vanwege geluidsoverlast (dubbel glas). Wie gaat dit betalen?

Reactie op zienswijze

1. Ligging van de weg
   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. 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.

2. Groenstrook
   Omwille van de ingebrachte inspraakreacties is besloten een strook achter de woningen aan de Fazantendonk de bestemming 'groen' te geven. Alhoewel dit in het kader van de milieuparagraaf van het bestemmingsplan niet noodzakelijk is, heeft dit voor de inpassing van de weg en de geluidwerende voorziening een positieve invloed.
   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.

3. 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 de 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 tot 5 jaren nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen. Het verzoek zal te zijner tijd door een onafhankelijke deskundige op haar merites worden beoordeeld.

4. Kosten isolatie woning
Volgens het akoestisch rapport blijkt dat de geluidsbelasting op woning Ravendonk 22 te St. Willebrord met een geluidswerende voorziening langs de Verlengde Vosdonkseweg, niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB binnenwaarde. Dit betekent dat ter beperking van geluidsoverlast geen dubbel glas noodzakelijk is.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: J. Deckers
Adres: Spechtendonk 20
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. Doordat de Kerkeheidestraat aan de noordzijde wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer is de Spechtendonk bij calamiteiten vanuit het zuiden slecht bereikbaar voor hulpdiensten.
2. De fietsers kunnen de Verlengde Vosdonkseweg oversteken. Dit is zeer onveilig.
3. Het verwijderen van de groenstrook moet worden gecompenseerd. Deze compensatie kan plaatsvinden in het gebied tussen de Spechtendonk, de Kaaistraat en de Kozijnenhoek.

Reactie op zienswijze

1. Spechtendonk slecht bereikbaar
   De Spechtendonk is voor de hulpdiensten bereikbaar via de Noorderstraat en de Nachtegaalstraat. De aanrijtijden van de hulpdiensten worden niet overschreden. Er wordt door het afsluiten van de Kerkeheidestraat aan de noordzijde van de Verlengde Vosdonkseweg voor gemotoriseerd verkeer geen onacceptabele onveiligheid gecreëerd.

2. Fietsoversteek
   De Verlengde Vosdonkseweg wordt ingericht als een 50 km/u weg. Een fietsoversteek aan de Kerkeheidestraat is niet bij voorbaat verkeersonveilig. Op basis van de CROW-richtlijnen en Duurzaam Veilig Verkeer is het mogelijk een verkeersveilige fietsoversteek te realiseren.

3. 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.

Conclusie

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Van Helvoort, namens N.W. Mol, Sporthei 10
Adres: Maliskampstraat 68a
Postcode: 5248 NR Rosmalen

Ingebrachte zienswijze

1. Door de aanleg van de nieuwe wegen wordt de bedrijfsvoering geschaad.
2. Tot op heden is geen passend aanbod gedaan met betrekking tot schadeloosstelling dan wel een vervangende locatie.

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. Geen passend bod
   Er bestaat geen wettelijke verplichting om vooruitlopend op de vaststelling van een bestemmingsplan een bod ter verwerving van de benodigde gronden te doen.
   Zie ook punt 1.

Conclusie

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

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Van Helvoort, namens C.J. van Beeck, Kozijnenhoek 34
Adres: Maliskampsestraat 68a
Postcode: 5248 NR ROSMALEN

Ingebrachte zienswijze
1. Tot op heden geen aanbod gedaan voor een vervangende locatie dan wel schadeloosstelling.
2. Door de aanleg van de wegen zal het buitengebied verstenen. Dit is in strijd met het provinciaal beleid.
3. De bestemmingsplanprocedure uitstellen totdat is gebleken dat opdrachtgever een vervangende locatie heeft gevonden.

Reactie op zienswijze
1. Geen passend bod
   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). Er bestaat geen wettelijke verplichting om vooruitlopend op de vaststelling van een bestemmingsplan een bod ter verwerving van de benodigde gronden te doen.

2. Strijd 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. 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 Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan (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 verknoopt*. 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 verknoopt 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 verkeerafwikkeling 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. In de huidige routes worden ca. 200 woningen gehinderd. Bij de nieuwe infrastructuur worden ca. 50 woningen gehinderd.
- *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, kwaliteitsverbetering en groencompensatie 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.

Ten slotte moet worden opgemerkt dat de provincie naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan geen zienswijze heeft ingediend. Er is dus geen sprake van strijdigheid.

3. Uitstellen bestemmingsplanprocedure
   Op 1 juli 2013 heeft een kennismakingsgesprek plaatsgevonden met betrokkene in relatie tot verwerving van de benodigde gronden. Er bestaan geen redenen om de procedures achter elkaar te volgen. De procedure ter verwerving van het onroerend goed kan tijdens de bestemmingsplanprocedure worden gevolgd.

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

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Van Helvoort, namens de heer en mevrouw Van Meer, Spechtendonk 36
Adres: Maliskampsestraat 68a
Postcode: 5248 NR ROSMALEN

Ingebrachte zienswijze

1. Tot op heden geen aanbod gedaan voor een schadeloosstelling.
2. Er zijn geen redenen nieuwe infrastructuur aan te leggen. De huidige infrastructuur is toereikend. Het betreft hier het verschuiven van de problematiek.
3. De nieuwe wegen zullen veel productie van geluid, stank en fijn stof veroorzaken waardoor het woon- en leefklimaat wordt aangetast.
4. Aantasting open gebied hetgeen de leefbaarheid van dat gebied aantast. Dit gaat ten koste van de flora en fauna.
5. Het zuidelijk deel van de tuin is niet meer bereikbaar. Op dit deel staan duivenkooien. De bereikbaarheid van dit deel van de tuin moet in het bestemmingsplan juridisch worden geregeld.

Reactie op zienswijze

1. Geen passend bod
   Vanaf 16 augustus 2013 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). Er bestaat geen wettelijke verplichting om vooruitlopend op de vaststelling van een bestemmingsplan een bod ter verwerving van de benodigde gronden te doen.

2. Verschuiven problematiek
   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 Vijfsprong' en overige sport- en recreatievoorzieningen, 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 heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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. Woon- leefklimaat
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 gebruikgemaakt.
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 ontwikkelingen van De Binnentuin. De in deze mobiliteitstoets 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 aangepaste 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.

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 Vosdonkseweg gaat uit van een 50 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 geluidshinder (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 Vosdonkseweg zal de geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs deze nieuwe weg toenemen. Ten aanzien van woningen waar in de basisberekening sprake was van een geluidsbelasting van meer dan 48 dB zijn geluidsschermen geplaatst. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Onderzoek wijst uit dat alleen ten aanzien van de woning aan het adres Fazantendonk 25 het plaatsen van een scherm leidt tot een onvoldoende geluidsreducerend effect. De maximale geluidsbelasting op deze woning ten aanzien van wegverkeer op de Verlengde Vosdonkseweg bedraagt 50 dB. De maximaal toelaatbare waarde is 63 dB.

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 standaardrekenprogramma 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 Wet milieubeheer (Wm) veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.
Andere stoffen uit de 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM_{10})[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	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. Willebrord, 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 (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 $\mu g/m^3$ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 $\mu g/m^3$. 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.

Een gegeven is dat het woon- en leefklimaat ten opzichte van de bestaande negatief wordt beïnvloed. De gemeente gaat er van uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

4. 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 de aanwezigheid 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 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.

Daarnaast kan worden 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 te worden ingepast. Ook dient er een verbetering van de kwaliteit van het landschap plaats te vinden. Wanneer niet aan deze vereisten wordt voldaan, zal de provincie niet instemmen met het bestemmingsplan. De provincie heeft naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan geen zienswijze ingediend.

5. Bereikbaarheid zuidelijk deel tuin
   De gemeente Rucphen is bereid het zuidelijk deel van de tuin, dat deel dat overblijft aan de zuidzijde van de weg, aan te kopen. Indien betrokkene niet wenst te verkopen zal zorg worden gedragen voor een passende ontsluiting vanaf de openbare weg. Voor het overige zie onder punt 1.

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

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Fam. Van Loon-Koevoets
Adres: Fazantendonk 25
Postcode: 4715

Ingebrachte zienswijze

1. Bezwaar tegen het voornemen een hogere grenswaarde vast te stellen voor de woning. De doortrekking van het geluidsscherm langs de rotonde kan de geluidsbelasting op de woning beperken.
2. Er ontstaat een toename van fijn stofproductie.
3. Het woon- en leefklimaat wordt aangetast.

Reactie op zienswijze

1. Hogere grenswaarde
   Rondom de rotonde Vosdonksweg – Noorderstraat is ten opzichte van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer een berm, een fietsvoorziening en trottoir aanwezig. De rijlijn van het gemotoriseerd verkeer op de Verlengde Vosdonkseweg loopt op de rotonde tot op rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer. Ten aanzien van dit deel is door de aanwezigheid van een berm, een fietsvoorziening en trottoir geen afscherming mogelijk. Tevens dient, in verband met zicht vanaf de Verlengde Vosdonkseweg op de rotonde Vosdonksweg – Noorderstraat, rekening gehouden te worden met enige afstand tussen de rotonde en de geluidwerende voorziening.

   Om deze redenen is het niet mogelijk om de gehele zuidgevel van de woning aan de Fazantstraat 25 achter de geluidwerende voorziening te plaatsen. Er blijft sprake van een geluidsbelasting van boven de voorkeursgrenswaarde. Kanttekening is wel dat voor de betreffende woning de voorkeursgrenswaarde ten aanzien van de Verlengde Vosdonkseweg alleen wordt overschreden op deze zuidgevel. Op de overige gevels blijft de geluidsbelasting onder de 48 dB.

2. Toename fijn stofproductie
   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 standaardrekenprogramma 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 Wet milieubeheer (Wm) veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.
   Andere stoffen uit de 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM_{10})[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	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. Willebrord, 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.

3. Woon- en leefklimaat
Het woon- en leefklimaat wordt ten opzichte van de bestaande situatie negatief beïnvloed maar blijft binnen de wettelijk toegestane normen.

Geluid
Conform de Wet geluidshinder (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 Vosdonkseweg zal de geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs deze nieuwe weg toenemen. Ten aanzien van woningen waar in de basisberekening sprake was van een geluidsbelasting van meer dan 48 dB zijn geluidsschermen geplaatst. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Onderzoek wijst uit dat alleen ten aanzien van de woning aan het adres Fazantendonk 25 het plaatsen van een scherm leidt tot een onvoldoende geluidsreducerend effect. De maximale geluidsbelasting op deze woning ten aanzien van wegverkeer op de Verlengde Vosdonkseweg bedraagt 50 dB. De maximaal toelaatbare waarde is 68 dB.

Luchtkwaliteit
Zie onder punt 2.

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

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Broeren-Lambrechts
Adres: Mezendonk 40
Postcode: 4711 KR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Van Beers
Adres: Koekoekstraat 74
Postcode: 4714 AJ SPRUNDEL

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: E.A. Brodie-Kerkhof
Adres: Telefoonstraat 1
Postcode: 472 PL Roosendaal

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M.P. Kerkhof
Adres: Krommestraat 58
Postcode: 4711 NC St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: R.G.M. Kerkhof
Adres: Koekoekstraat 97
Postcode: 4711 AJ Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Boeren
Adres: Spechtendonk 1
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P. Heeren
Adres: Laagakker 12
Postcode: 4714 HG Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C. van den Broek
Adres: Hertog Janlaan 38
Postcode: 4714 BM Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: A.J. van den Broek
Adres: Sperwerdonk 3
Postcode: 4711 LE St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: J. van Peer
Adres: Mezendonk 9
Postcode: 4711 KP St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. Kools
Adres: Seringenstraat 26
Postcode: 4711 LX St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M.C. Mol
Adres: Fazantendonk 2
Postcode: 4711 KN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: A. van den Broek
Adres: Hertog-Janlaan 26
Postcode: 4711 BL Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C. Terpstra / C.J.M. van Bragt
Adres: Valkendonk 32
Postcode: 4711 LD St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C.D. Heeren
Adres: Mezendonk 8
Postcode: 4711 KR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P. van de Straten
Adres: Binnenhof 15
Postcode: 4714 BN Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: N. Doudou
Adres: Spechtendonk 13
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C. Ermen
Adres: Spechtendonk 35
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: D. Ligthart
Adres: Koekoekstraat 93
Postcode: 4714 AJ Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. Wittenbos
Adres: Spechtendonk 30
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: T. Heeren
Adres: Irenestraat 56
Postcode: 4711 SB St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Heeren
Adres: Spechtendonk 4
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: De Jong
Adres: Korona 11
Postcode: 4711 KJ St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Soomer
Adres: Ravendonk 24
Postcode: 4711 KT St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: J. Wijnen
Adres: Koekoekstraat 38
Postcode: 4714 AK Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C.J. de Rooij
Adres: Kerkeheidestraat 53
Postcode: 4714 RC Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C.P.M. Dekkers
Adres: Ravendonk 39
Postcode: 4711 KS St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Heeren
Adres: Koekoekstraat 70
Postcode: 4714 AL Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: B.J.M. Duurkoop
Adres: Koekoekstraat 13
Postcode: 4714 AL Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: D.J.M. Scheffers
Adres: Ravendonk 6
Postcode: 4711 KT St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P. Nouws
Adres: Spechtendonk 25
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: W. Nouws
Adres: Spechtendonk 25
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: N. Wijkmans-van Dijk
Adres: Spechtendonk 27
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: A. Wijkmans
Adres: Spechtendonk 27
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P.E. van Unen
Adres: Spechtendonk 40
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Aerts-Lambregts
Adres: Ravendonk 27-27a
Postcode: 4711 KS St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C. Troost
Adres: Ravendonk 25
Postcode: 4711 KS St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: T. van Nispen
Adres: Ravendonk 12
Postcode: 4711 KT St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Roks
Adres: Tulpstraat 50
Postcode: 4711 HH St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: N. Verpaalen
Adres: Ravendonk 25
Postcode: 4711 KS St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P.C. Jaspers
Adres: Spechtendonk 28
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C. van Ginneken
Adres: Spechtendonk 42
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: K. van Loon
Adres: Mezendonk 7
Postcode: 4711 KP St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Verwijmeren
Adres: Valkendonk 46
Postcode: 4711 KS St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: H. de Bruijn
Adres: Koekoekstraat 66
Postcode: 4714 AL Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Braat
Adres: Spechtendonk 2
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Verhoef
Adres: Mezendonk 10
Postcode: 4711 KR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: A. Vermeer
Adres: Fazantendonk 18
Postcode: 4711 KN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P.J.T. van Rest
Adres: Mezendonk 18
Postcode: 4711 KR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: De Bruijn
Adres: Elzenrijs 51
Postcode: 4711 PP St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. Traets
Adres: Spechtendonk 18
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: De Koning
Adres: Noordpad 14
Postcode: 4714 GH Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. Monsieurs
Adres: Kievitstraat 24
Postcode: 4711 KJ St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: De Kok
Adres: Noordenburg 5
Postcode: 4714 HA Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C. Heeren
Adres: Fazantendonk 5
Postcode: 4711 KM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P. Antens
Adres: St. Martinusstraat 32
Postcode: 4715 AH Rucphen

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: A.C.M. van den Broek
Adres: Hertog-Janlaan 26
Postcode: 4714 BL Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: J. Luijkx/W. Luijkx
Adres: Spechtendonk 23
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: L. van Mil
Adres: Mezendonk 11
Postcode: 4711 KP St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: J. Balemans
Adres: Spechtendonk 17
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Blom
Adres: Spechtendonk 33
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. de Rijk
Adres: Mezendonk 32
Postcode: 4711 KR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. Monsieurs
Adres: Mezendonk 5
Postcode: 4711 KP St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P. Visser
Adres: Duivenstraat 8
Postcode: 4711 KB St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: F. Delmotte
Adres: Fazantendonk 26
Postcode: 4711 KM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: E. Konings
Adres: Mezendonk 20
Postcode: 4711 KR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C. van Poppel
Adres: Fazantendonk 24
Postcode: 4711 KR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. Tak
Adres: Mezendonk 1
Postcode: 4711 KP St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M.L.M. Herijgers
Adres: Spechtendonk 21
Postcode: 4711 LN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: D. Luijkx
Adres: Mezendonk 26
Postcode: 4711 KM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: B. Hermans
Adres: Emmastraat 145
Postcode: 4711 AR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Van der Straten
Adres: Noordsingel 17
Postcode: 4714 HC Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. de Rooij
Adres: Kerkeheidestraat 45
Postcode: 4714 RC Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M.J.A.M. Goossens
Adres: Spechtendonk 26
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening

Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
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.
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.

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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:

<u>Rucphen</u>

- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>

- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>

- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond

Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:

- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele

voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: J. Franken
Adres: Valkendonk 17
Postcode: 4711 LC St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. Kas
Adres: Spechtendonk 22
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: E. Elenbaas
Adres: Vorenseindseweg 100
Postcode: 4714 RH Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: E. Elenbaas
Adres: Vorenseindseweg 100
Postcode: 4714 RH Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: K. van de Broek
Adres: Willem III-straat 4
Postcode: 4711 BW St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P.R. van der Bij
Adres: Valkendonk 42
Postcode: 4711 KS St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: A.G.J. Koevoets
Adres: Valkendonk 40
Postcode: 4711 KS St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: M. van de Broek
Adres: Anna Leonorastraat 9
Postcode: 4714 AR Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: C.J. van Ginneken
Adres: Kerkeheidestraat 14
Postcode: 4714 RC Sprundel

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: E.H.P. Konings
Adres: Korenbloemstraat 9
Postcode: 4711 HA St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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 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 Besluit ruimtelijke ordening
   Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. 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 verantwoordelijkheid 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.

4. Strijd met groenbeleid
   Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.

   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.

5. Overdreven verkeersintensiteiten
   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.
   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.

   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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Vorenseindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute, daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
- 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.
- 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

7. Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

8. Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

9. Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: A.J.E. Tuyl
Adres: Mezendonk 22
Postcode: 4711 KR St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De aanleg van het tracé is MER-plichtig en is in strijd met het advies van de commissie m.e.r. van 2009.
2. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Besluit ruimtelijke ordening.
3. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de Verordening Ruimte.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het gemeentelijk beleid, te weten:
   - Structuurvisie;
   - Visiedocument Groenbeleid Rucphen;
   - Groenstructuurplan;
   - De Groene Kaart.
5. De verkeersintensiteiten in de mobiliteitstoets zijn sterk overdreven.
   De verkeerscijfers spreken elkaar tegen.
   Zodra het zuidelijk tracé gereed is komen er verkeersproblemen in Sprundel.
6. Nut en noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg onvoldoende aangetoond.
7. De economische uitvoerbaarheid van het totale omleidingsplan is niet zeker gesteld.
8. De landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie voldoen niet aan de daaraan te stellen eisen en zijn niet zeker gesteld.
9. De invulling en afscherming van de groenstrook is niet beschreven.
10. De maximum rijsnelheid van 50 km/u is niet opgenomen in de regels.
11. De inspraakreactie is nauwelijks verwerkt in het Inspraakverslag.

Reactie op zienswijze

1. MER-plichtig/strijd met advies commissie m.e.r.
   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.

   Het advies van de commissie m.e.r. is verder uitgewerkt door het uitvoeren van de Verkorte Planstudie. Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Er is – mede op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten - geen aanleiding om de keuze van het tracé opnieuw te beschouwen. 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.

   Met het eerder genoemd besluit wordt voldaan aan 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.

2. Strijd met Besluit ruimtelijke ordening
Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit Ruimtelijke Ordening. In art. 3.1.6 punt 2 wordt ingegaan op de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. In de toelichting moet ingegaan worden op de eventueel actuele regionale behoefte (SER). In de MER-studie en in de Verkorte Planstudie zijn de regionale overwegingen meegenomen. Geconcludeerd moet worden dat hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3. Strijd met de 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 verantwoordelijkheid 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.

Strijd met groenbeleid
Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie. Dit document zal in de raad van december 2013 worden behandeld. De omleiding is opgenomen in de structuurvisie.
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.

4. Verkeersintensiteiten/GGA verkeersmodel
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.
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.

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.

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.

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/u-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:
<u>Rucphen</u>
- Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/u;
- Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/u;
- Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
- Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/u;
- Zundertseweg tussen Voreneindseweg en Sprundelseweg: 30 km/u binnen de kom, 60 km/u buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.

<u>St. Willebrord</u>
- Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/u;
- Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/u.

<u>Sprundel</u>
- Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/u;
- Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/u.

Door deze maatregelen zal het verkeer kiezen voor de omleidingsroute daar deze sneller is dan huidige routes. Deze mitigerende verkeersmaatregelen zullen worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

6 Nut en noodzaak
Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:
7 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.
8 De hoofdwegen binnen de kernen voldoen niet aan de vanuit Duurzaam Veilig vereiste inrichtingskenmerken (Rucphenseweg, Zundertseweg en Vosdonkseweg).
9 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 sport- en recreatievoorzieningen, kantorenlocatie 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
10 (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 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 de bereikbaarheid van de Nijverhei en de verkeersafwikkeling richting Zundert zijn hierbij betrokken. De deeltracés waarvoor nu bestemmingsplan-procedures 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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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.

11 Economische uitvoerbaarheid
Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, 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 voor aanleg benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van deze 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.

12 Landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
Zie punt 3.

13 Invulling/ afscherming groenstrook
De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

14 Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

15 Inspraakverslag
De ingekomen inspraakreacties naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan zijn in zijn algemeenheid verwoord per onderwerp. Onder zienswijze 5 is nader ingegaan op de opmerking dat de verkeerscijfers elkaar tegenspreken en de opmerking over de belasting van Sprundel na realisatie van het zuidelijke tracé.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Brabantse Milieufederatie
Adres: Spoorlaan 434b
Postcode: 5038 CH 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 bestemmingsplannen 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.
   Allereerst moet worden opgemerkt dat de eindconclusie van de M.E.R. niet meer relevant is voor de te voeren bestemmingsplanprocedures maar de Verkorte Planstudie.
   Nadat de commissie m.e.r. haar oordeel heeft gegeven over de MER-rapportage is een Verkorte Planstudie 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 bestemmingsplan-procedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek.
   Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht die is verwoord in het "Omleiding N638 Rucphen, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop" van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009. Volgens de commissie m.e.r. moest gezocht worden naar minder robuuste oplossingen. In dit bestemmingsplan wordt 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, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur, hetgeen een zeer groot ruimtebeslag met zich meebracht. 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 Bernardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km.
   - een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

   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 Vosdonkseweg 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 verantwoordelijkheid 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. Het uitgangspunt bij het onderdeel groencompensatie is dat het oppervlakte groen dat verdwijnt, elders in het gebied wordt gecompenseerd. Voor wat betreft landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap gaat het om een toe te voegen oppervlakte groen, als 'tegenprestatie' voor de aanleg van de weg in het buitengebied. Per saldo ontstaat er na realisering van de deeltracés A en B dus meer groen in het gebied.

   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.

3. Natuurcompensatie en landschappelijke kwaliteitsverbetering.
   Zie onder punt 2.

4. Gewijzigd tracé
   De Natuurwerkgroep gemeente Rucphen is in het kader van de MER-studie en de Verkorte Planstudie lid geweest van de klankbordgroep. Op 15 juli 2010 heeft de Klankbordgroep samenvattend het volgende advies uitgebracht.

   > "Voorkeur gaat uit naar alternatieven die evenwichtige verbetering van de ontsluiting bieden, ofwel via middenvariant (2/3) ofwel via spreidingsvarianten (5/6). Aan de zuidzijde richting Zundert gaat de voorkeur naar een variant die Rucphen ontlast (via Industriestraat naar Vorenseindseweg). Omdat een dergelijk nieuw tracé ook nadelen heeft, is het goed om ook een alternatief te onderzoeken met een route via Sprundelseweg en Zundertseweg (ondanks de zorg over de effecten voor de school en de bewoners langs Sprundelseweg/Zundertseweg). Deze overwegingen resulteren in het advies om de alternatieven 2, 5 en 6 verder te onderzoeken".

   Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de raad op 31 maart 2011 besloten alternatief 6 aan te wijzen als voorkeurstracé.
   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.
   Gelet op het voorgaande en op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten is er 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 Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A. Voor deeltracé B (de Verlengde Helakkerstraat) 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. Alleen Verlengde Helakkerstraat aanleggen
   Zie onder punt 4.

6. Landschappelijke kwaliteitsverbetering en groencompensatie
   Zie onder punt 3.

7. Geluidswal / landschappelijke inpassing
   De Verlengde Vosdonkseweg ligt binnen de bebouwde kom. Hiervoor is landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering op grond van de Verordening Ruimte niet van toepassing.

8. 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 de aanwezigheid 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.

9. Maximum rijsnelheid
   De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat en de Kozijnenhoek, het zogenoemde deeltracé A 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 ingevolge de Algemene wet bestuursrecht mogelijk hiertegen in bezwaar te gaan dan wel beroep aan te tekenen.

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

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: A. en M. Kas
Adres: Spechtendonk 22
Postcode: 4711 LM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. De nieuwe weg is geen oplossing voor het probleem maar het verplaatsen van het probleem.
2. De vrijkomende fijn stof is schadelijk voor de gezondheid. Huidige normen zijn een compromis tussen gezondheidsbelangen en socio-economische belangen.
3. De aanleg van de weg gaat ten koste van de natuur.
4. De aanleg van de weg gaat ten koste van de levens van de huisdieren.
5. Vrees voor geluidsoverlast.
6. Scheiding tussen dorpen Sprundel en St. Willebrord als gevolg van vermindering van sociale contacten van ouderen en kinderen.
7. De nieuwe weg, geluidswal en groenstrook levert landschapsvervuiling op.
8. Hoe gaat de geluidswal eruit zien?
9. Hoe wordt de groenstrook ingericht?
10. Vrees voor overlast van hangjongeren in groenstrook.
11. Waarde van het onroerend goed daalt.
12. Leefbaarheid en woongenot wordt aangetast.
13. De aanleg van de weg is een bedreiging voor de gezondheid.
14. Vrees voor gevaar van de weg m.n. verkeersveiligheid kinderen en route gevaarlijke stoffen.
15. Bewoners ondervinden psychologische druk en belasting door dit besluit.

Reactie op zienswijze

1. Verplaatsen van het probleem
   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 Vijfsprong' en overige sport- en recreatievoorzieningen, 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.

   Het tracé ontlast de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord van doorgaand verkeer. Het voorkeursalternatief kent 'honing- en azijnmaatregelen'. Met 'honing' wordt het verkeer verleid de route rond de kernen te kiezen en met 'azijn' wordt het gebruik van de routes door de kernen ontmoedigd. Beoogd wordt dat het doorgaande (vracht)verkeer naar het gebied 'Binnentuin' (bedrijven, kantoren, recreatie) en verder naar het zuiden, zich zal verdelen over de afslagen 19 (Rucphen) en 21 (Vosdonk/Sprundel).
   In de bestaande situatie zijn er 200 adressen die liggen aan de aanrijroutes en direct worden gehinderd. In de toekomstige situatie zijn dit 50 adressen. Op basis van de salderingsmethode is er dus sprake van een significante verbetering.

2. Fijn stof

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 (NO_2, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wet milieubeheer (Wm) veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.
Andere stoffen uit de 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM10)[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO_2 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-uurgemid-delde 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. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeersgeneratie 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					
Bernhard-straat	98289	395205	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakker-straat	98759	395023	91,08/6,42/2,5	Buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkse-weg	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-uur gemiddelde 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 $\mu g/m^3$ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 $\mu g/m^3$. 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.

De stelling dat de huidige normen een compromis zijn tussen gezondheidsbelangen en sociaal economische belangen is niet relevant. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet aan deze normen worden voldaan. De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

3. Natuur
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 verantwoordelijkheid 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. Het uitgangspunt bij het onderdeel groencompensatie is dat het oppervlakte groen dat verdwijnt, elders in het gebied wordt gecompenseerd. Voor wat betreft landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap gaat het om een toe te voegen oppervlakte groen, als 'tegenprestatie' voor de aanleg van de weg in het buitengebied. Per saldo ontstaat er na realisering van de deeltracés A en B dus meer groen in het gebied.

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 de aanwezigheid 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 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.

4. Huisdieren
Deze zienswijze met betrekking tot het gevaar voor huisdieren is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant. De bewoners dienen hun dieren in huis of tuin te houden en honden dienen in de openbare ruimte aangelijnd te blijven met uitzondering van de plekken die aangewezen zijn als uitloopgebieden.

5. Geluidsoverlast
Conform de Wet geluidshinder 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 gehanteerde programma is een wettelijk goedgekeurd standaardrekenprogramma.
Het uitstralingseffect op Kerkeheidestraat heeft plaatsgevonden op basis van de Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. Op 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. De aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg leidt aan de gevel van één woning tot een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (onder voorwaarde dat langs de weg verder geluids-reducerende maatregelen in de vorm van geluidsschermen en stil asfalt worden getroffen). De geluidsbelasting op de woning aan de Fazantendonk 25 bedraagt 50 dB. De uiterste grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Verder wordt geconcludeerd dat geluidswerende maatregelen voor deze woning leiden tot overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijk of financiële aard. Voor deze woning dient een hogere waarde verleend te worden van maximaal 50 dB.

6. Sociale contacten ouderen en kinderen
   Elke ingreep kan leiden tot enige beperking van de sociale contacten. Gelet op geringe afstanden die overbrugd moeten worden, zien we dit niet als een overwegend bezwaar. Deze zienswijze met betrekking tot de sociale contacten van ouderen en kinderen is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

7. Landschapsvervuiling
   Omdat de Verlengde Vosdonkseweg is gelegen in het stedelijk gebied worden er op basis van de Verordening Ruimte geen eisen gesteld met betrekking tot landschappelijke inpassing van de weg en kwaliteitsverbetering van het landelijk gebied. De Verlengde Vosdonkseweg zal, overeenkomstig Duurzaam Veilig, worden ingericht als een 50 km/u weg, welke past binnen het stedelijk gebied. De geluidswerende voorziening zal ook daarop worden afgestemd. Daarnaast is in het bestemmingsplan een strook opgenomen met de bestemming 'groen'. De huidige bestemming van deze strook is eveneens 'groen'. Ook zullen gebieden worden aangewezen als zoekgebieden voor 'groen'. Zie bijlage.

8. Geluidswal
   Vooralsnog wordt uitgegaan van een geluidswerende voorziening in de vorm van schanskorven. Deze vorm heeft de voorkeur vanwege de natuurlijke uitstraling. Mogelijk dat vanwege ruimtegebrek op enkele locaties moet worden gekozen voor een ander soort geluidswerende voorziening.

9. Inrichting groenstrook
   De beschrijving van de inrichting van de groenstrook is ruimtelijk niet relevant. Het gestelde in deze zienswijze betreft de fysieke invulling en uitvoering van de bestemming. 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. Over de invulling en afscherming van de groenstrook zal overleg worden gepleegd met betrokkenen.

10. Hangjongeren in de groenstrook
    Deze zienswijze met betrekking tot de mogelijkheid dat hangjongeren zich gaan ophouden in de groenstrook is op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.

11. Waardedaling onroerend goed
    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 de 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.

12. Aantasting woon- en leefklimaat
Zie onder punten 2, 5 en 11.

13. Bedreiging gezondheid
De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Vosdonkseweg zijn berekend op basis van het regionaal verkeersmodel. Er is uitgegaan van de meest actuele verkeersgegevens. De output van het verkeersmodel fungeert als input voor het milieumodel. Het ontwerp van de Verlengde Vosdonkseweg gaat uit van een 50 km/u weg. Uit de resultaten van het milieumodel blijkt dat met toepassing van een geluidsscherm van 3 meter hoog en stil asfalt 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. De berekende resultaten uit het milieumodel blijven onder de wettelijke normen (zie onder punten 2 en 5). De gemeente gaat ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

14. Verkeers- en externe veiligheid
Verkeersveiligheid
De Verlengde Vosdonkseweg zal worden uitgevoerd overeenkomstig de uitgangspunten van Duurzaam Veilig verkeer. Hierin staan landelijke vastgestelde richtlijnen onder andere ten behoeve van de inrichting van wegen. Deze uitgangspunten zijn landelijk vastgesteld en omschrijven waaraan een bepaald type weg moet voldoen.

Externe veiligheid
De beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en weg vinden plaats aan de hand van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1 januari 2010" (hierna: RNVGS). In deze circulaire zijn richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico opgenomen.
In de concept handleiding Risicoanalyse Transport is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen conform het vigerende beleid geanalyseerd moeten worden. Daarbij is aangesloten bij het beleid zoals dat is vastgelegd in de RNVGS. In deze circulaire is aangegeven dat de risicobenadering wordt toegepast bij vervoersbesluiten (infrastructurele besluiten zoals tracébesluiten) en omgevingsbesluiten (zoals bestemmingsplannen).
In de circulaire RNVGS is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico achterwege kan blijven. Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld die de gebruiker een indicatie geven wanneer een risicoberekening zinvol is. Met de vuistregels kan ingeschat worden of de vervoersaantallen, bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden te klein zijn om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico dan wel een overschrijding van de oriëntatiewaarde of 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico te kunnen leiden.

Door het toepassen van de vuistregels is aangetoond dat een de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico achterwege kan blijven. Op basis van de vervoersaantallen is er geen sprake van een plaatsgebonden risicocontour van 10-6 per jaar. Daarnaast mag op basis van de toetsing worden gesteld dat er geen sprake is van een overschrijding de oriënterendewaarde of 10% van de oriënterendewaarde. De vervoersaantallen (GF3), bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden zijn te klein zijn om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico dan wel een overschrijding van 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico te kunnen leiden.

15. Psychologische druk en belasting Deze zienswijze met betrekking tot de psychologische druk en belasting op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant.
Conclusie De ingebrachte zienswijze leidt niet tot inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Ruimtemeesters (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 Vosdonkseweg 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. Aantasting woon- leefklimaat

   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 de 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. Keuze tracé
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. Tevens is besloten dat het gehele voorkeurstracé moet worden aangelegd. 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. 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 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.

4. 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.

5. Geluidsoverlast buitenruimten
Conform de Wet geluidshinder 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 gehanteerde programma is een wettelijk goedgekeurd standaardrekenprogramma. De Wet geluidshinder gaat niet uit van de geluidsbelasting op de buitenruimtes.
Het uitstralingseffect op de Bernhardstraat en Kerkeheidestraat heeft plaatsgevonden op basis van de Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012.
Op 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. Waar deze aftrek niet is toegepast is dat vermeld.

De aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg leidt aan de gevel van één woning tot een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (onder voorwaarde dat langs de weg verder geluidsreducerende maatregelen in de vorm van geluidsschermen en stil asfalt worden getroffen). De geluidsbelasting op de woning aan de Fazantendonk 25 bedraagt 50 dB. De uiterste grenswaarde van 63 dB op de buitengevel van de woning wordt niet overschreden Verder wordt geconcludeerd dat geluidswerende maatregelen voor deze woning leiden tot overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijk of financiële aard. Voor deze woning dient een

hogere waarde verleend te worden van maximaal 50 dB.

6. Schade aan opstallen
   Zie onder 1.

7. Gebruik verkeers- en milieumodel
   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.

   Door middel van het verkeersmodel kunnen verkeersgegevens in de toekomst inzichtelijk worden gemaakt. Er is geen sprake van een exacte benadering. De output van het verkeersmodel is de input voor het milieumodel. Op deze wijze kunnen rekenkundig ook de milieugevolgen voor de toekomst in beeld worden gebracht.

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. Schade onroerend goed
   De beantwoording van de inspraakreactie met betrekking tot schade aan onroerend goed mag niet op deze wijze worden uitgelegd. Mocht er door handelen van de overheid schade ontstaan aan onroerend goed dan kan men de overheid (gemeente) 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 ervan schade aan de woningen ontstaat. Mocht er schade ontstaan of worden verwacht dat er schade zal ontstaan, dient dit te worden aangetoond met beelden voor de feitelijke aanleg en na de aanleg van de weg.

10. Overlast stank en fijn stof
    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 (NO_2, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wet milieubeheer (Wm) veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.
Andere stoffen uit de 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM10)[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO_2 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. Willebrord, 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 ($\mu g/m^3$)		Fijn stof (PM_{10}) Jaargemiddelde ($\mu g/m^3$)*		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 $\mu g/m^3$ en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 $\mu g/m^3$. 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.

11. Waarde vermindering onroerend goed
Zie onder punt 1.

12 Zonlicht.
In de huidige situatie staan bomen die de hoogte van 3 meter ruimschoots overschrijden. De bomen zijn wel 5 à 6 meter hoog. In de praktijk betekent dat nu in de achtertuin geen of beperkt zonlicht toegankelijk is. Door steenkorven te plaatsen met een maximale hoogte van 3 meter, zou het zonlicht ten opzichte van de huidige situatie juist een betere toegang hebben tot de achtertuin.

Conclusie
De ingebrachte zienswijze leidt niet tot inhoudelijke wijzigingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: P. Bulkmans
Adres: Fazantendonk 22
Postcode: 4711 KN St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze
1. Verzoek tot aankoop van de woning.
2. De geluidswal is te laag.

Reactie op zienswijze
1. Aankoop woning
   Alleen die percelen zullen worden aangekocht die nodig zijn voor de realisatie van de Verlengde Vosdonkseweg. Daar behoort de woning Fazantendonk 22 te St. Willebrord niet toe.

   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 de 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. Geluidswal
   Conform de Wet geluidshinder 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. Het gehanteerde programma is een wettelijk goedgekeurd standaardrekenprogramma. Het uitstralingseffect op de Bernhardstraat en Kerkeheidestraat heeft plaatsgevonden op basis van de Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) uit het Reken- en meetvoorschrift 2012.
   Op 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. Waar deze aftrek niet is toegepast is dat vermeld. De aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg leidt met uitzondering van één woning tot een geluidsbelasting van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (onder voorwaarde dat langs de weg verder geluidsreducerende maatregelen in de vorm van 3 meter hoge geluidsschermen worden getroffen). De uiterste grenswaarde geluid op de buiten gevel van de woning van 68 dB wordt niet overschreden. Er zijn dan ook geen wettelijke redenen om de geluidswerende voorziening hoger uit te voeren.
Conclusie De ingebrachte zienswijze leidt niet tot inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

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. Hieronder kunnen mogelijk vallen slechte bereikbaarheid en omrijtijd. 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. Gezondheidsverslechtering, geluid-, stank-, fijn stof- en trillingsoverlast

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. Beoordeeld is of een separaat trillingsonderzoek noodzakelijk is. Gelet op de (toekomstige) verkeersintensiteiten is dit niet het geval. Ook blijkt uit het milieumodel dat voor de bestaande woningbouw geen knelpunten zullen ontstaan op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en trillingen. De onderzoeksresultaten uit het milieumodel blijven (ruim) onder de wettelijke normen.

Geluid

Conform de Wet geluidshinder (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 Vosdonkseweg zal de geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs deze nieuwe weg toenemen. Ten aanzien van woningen waar in de basisberekening sprake was van een geluidsbelasting van meer dan 48 dB zijn geluidsschermen geplaatst. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Onderzoek wijst uit dat alleen ten aanzien van de woning aan het adres Fazantendonk 25 het plaatsen van een scherm leidt tot een onvoldoende geluidsreducerend effect. De maximale geluidsbelasting op deze woning ten aanzien van wegverkeer op de Verlengde Vosdonkseweg bedraagt 50 dB.

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 (NO_2, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wet milieubeheer (Wm) veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.

Andere stoffen uit de 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijnstof (PM_{10})[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO_2 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. Willebrord, 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/m³)		Fijn stof (PM_{10}) Jaargemiddelde (µ/m³)*		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 toplaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

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

3. Verslechtering toekomstige situatie
   Zie punt 1.

4. Omrijtijd
   Voor woningen gelegen in de Kerkeheidestraat is er geen sprake van omrijtijd. De Kerkeheidestraat krijgt een aansluiting op de Verlengde Vosdonkseweg.

5. 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 het voorontwerpbestemmingsplan "Verlengde Vosdonkseweg".
   In aansluiting op bovenvermelde publicatie heeft het voorontwerp 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 gemeentehuis. Het voorontwerp was 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 het ontwerpbestemmingsplan "Verlengde Vosdonkseweg". Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 16 augustus t/m 26 september 2013 ter inzage gelegen in het gemeentehuis. Het voorontwerp was 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 het ontwerpbestemmingsplan.
Gelet op bovenstaande heeft de gemeente voldoende inspanningen gedaan om burgers bij het planproces te betrekken.

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

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: J. Keus
Adres: Fazantendonk 21
Postcode: 4711 KM St. Willebrord

Ingebrachte zienswijze

1. Kerkeheidestraat Noord en de Koekoekstraat ook aansluiten op de Verlengde Vosdonkseweg met een rotonde.

Reactie op zienswijze

1. Kerkeheidestraat noord –Verlengde Vosdonkseweg
   Door de aansluiting van Kerkeheidestraat Noord op de Verlengde Vosdonkseweg ontstaat er een extra verkeersstroom het dorp St. Willebrord in. Het is juist dat deze verkeersafwikkeling nu over de Noorderstraat gaat richting rotonde Vosdonkseweg, maar hierbij moet worden opgemerkt dat de Noorderstraat beter is uitgerust om deze verkeersintensiteit te verwerken dan Kerkeheidestraat noord en de Nachtegaalstraat. In de toekomst zal voor de Nachtegaalstraat een maximum rijsnelheid van 30 km/u gaan gelden. De toekomstige functie van de Nachtegaalstraat zal dan ook een erftoegangsweg zijn zonder doorgaand verkeer richting Nijverhei en Binnentuin. Deze zogenaamde 'azijnmaatregel' wordt ingesteld om het verkeer richting Nijverhei en de Binnentuin min of meer te dwingen gebruik te maken van de Verlengde Vosdonkseweg.

   De opmerking dat twee toegangswegen voor St. Willebrord te weinig is, is niet juist. Vanuit het noorden is St. Willebrord via de Poppestraat eveneens aan te rijden. De Kerkeheidestraat Noord heeft in haar huidige uitvoering ook niet de functie van toegangsweg. Dit geldt eveneens voor de Koekoekstraat. Het betreft slechts intern verkeer tussen de bewoners van de Kerkeheidestraat en Koekoekstraat uit Sprundel richting de Nachtegaalstraat in St. Willebrord. De bewoners van de Koekoekstraat zullen via de Noorderstraat richting St. Willebrord of de A58 moeten rijden. Deze kleine toename van verkeer op de Noorderstraat is minimaal vergeleken met de afname van verkeer op de Noorderstraat te Sprundel door de aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg.

   Uit het verkeersmodel is gebleken dat een extra aansluiting op de Verlengde Vosdonkseweg op de Koekoekstraat qua verkeersintensiteiten niet noodzakelijk is. Omwille van de verkeersafwikkeling is het niet gewenst om meerdere kruisingsvlakken op de Verlengde Vosdonkseweg te hebben. Kruisingsvlakken hebben een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling en kan de aanleiding zijn dat weggebruikers een andere route gaan zoeken. Het niet aansluiten van de Koekoekstraat op de Verlengde Vosdonkseweg heeft wel tot gevolg dat de bewoners van de Koekoekstraat via de Odiliastraat en de Noorderstraat om moeten rijden om naar St. Willebrord te gaan.

   Het is juist dat de verkeersintensiteiten op de Noorderstraat gelegen tussen de rotonde Noorderstraat en de Nachtegaalstraat in 2024 hoger zullen zijn. Dit is een gevolg van het centraliseren van het doorgaand verkeer. Deze ontwikkeling komt ten goede aan de leefbaarheid van de bewoners aan de wegen waar de verkeersintensiteiten afnemen. De geringe stijging weegt niet op tegen de sterke verbetering van de leefbaarheid van de wegen waarlangs thans de invalsroute richting Nijverhei en de Binnentuin loopt. Omdat vele bewoners van St. Willebrord de Noorderstraat gebruiken als invals- of uitvalsweg is de verkeersintensiteit hier hoger dan op de Verlengde Vosdonkseweg. Het is niet vreemd dat deze hoeveelheid personenverkeer meer is dan het bestemmingsverkeer voor de Nijverhei en de Binnentuin.

   Uit de milieuparagraaf blijkt dat er geen overschrijdingen zijn met betrekking tot de geluidsnormen voor de woningen aan de Noorderstraat (Vosdonkseweg – Nachtegaalstraat). Er is dan ook geen aanleiding ter plaatse stilasfalt en geluidswerende voorzieningen toe te passen.

Conclusie

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

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: ir. M.G.M. de Rooij
Adres: Kerkeheidestraat 45
Postcode: 4714 RC SPRUNDEL

Ingebrachte zienswijze

1. Een gelijkvloerse fietsoversteek aan de Kerkeheidestraat is niet veilig.
2. Het verleggen van het tracé naar zuiden heeft negatieve milieugevolgen waardoor woonplezier en gezondheid verslechterd.
3. Onvoldoende maatregelen genomen om de geluidsbelasting te minimaliseren.
4. De maximum rijsnelheid van 50 km/u zal worden overschreden.
5. De waarde van het onroerend goed zal dalen door de aanleg van de weg.

Reactie op zienswijze

1. Fietsoversteek
   De Verlengde Vosdonkseweg wordt ingericht als een 50 km/u weg. Een fietsoversteek aan de Kerkeheidestraat is niet bij voorbaat verkeersonveilig. Op basis van de CROW-richtlijnen en Duurzaam Veilig Verkeer is het mogelijk een verkeersveilige fietsoversteek te realiseren.

2. Negatieve milieugevolgen
   De toekomstige verkeersintensiteiten tot 2024 op de Verlengde Vosdonkseweg 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 Vosdonkseweg gaat uit van een 50 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 geluidshinder (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 Vosdonkseweg zal de geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs deze nieuwe weg toenemen. Ten aanzien van woningen waar in de basisberekening sprake was van een geluidsbelasting van meer dan 48 dB zijn geluidsschermen geplaatst. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Onderzoek wijst uit dat alleen ten aanzien van de woning aan het adres Fazantendonk 25 het plaatsen van een scherm leidt tot een onvoldoende geluidsreducerend effect. De maximale geluidsbelasting op deze woning ten aanzien van wegverkeer op de Verlengde Vosdonkseweg bedraagt 50 dB.

   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 standaardrekenprogramma 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 (NO_2, 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 (PM_{10}) 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM_{10})[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	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. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeersgeneratie 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 (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.

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 toplaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

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

3. Geluidswerende voorziening ontoereikend
Het feit dat, met uitzondering van één woning, alle woningen kunnen voldoen aan de voorkeurstreefwaarde van 48 dB binnenwaarde, betekent dat de geluidswerende voorziening in combinatie met stil asfalt toereikend is.

4. Maximum rijsnelheid
De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden.
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.

5. 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. Hieronder kunnen mogelijk vallen slechte bereikbaarheid en omrijtijd. 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.

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

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Natuurwerkgroep gemeente Rucphen
Adres: Baanvelden 12
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. Kostenaspect van het tracé.
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. 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 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.

2. Gewijzigd tracé voor de Verlengde Vosdonkseweg
   De Natuurwerkgroep gemeente Rucphen is in het kader van de MER-studie en de Verkorte planstudie lid geweest van de klankbordgroep. Op 15 juli 2010 heeft de Klankbordgroep samenvattend het volgende advies uitgebracht.

   > "Voorkeur gaat uit naar alternatieven die evenwichtige verbetering van de ontsluiting bieden, ofwel via middenvariant (2/3) ofwel via spreidingsvarianten (5/6). Aan de zuidzijde richting Zundert gaat de voorkeur naar een variant die Rucphen ontlast (via Industriestraat naar Vorenseindseweg). Omdat een dergelijk nieuw tracé ook nadelen heeft, is het goed om ook een alternatief te onderzoeken met een route via Sprundelseweg en Zundertseweg (ondanks de zorg over de effecten voor de school en de bewoners langs Sprundelseweg/Zundertseweg). Deze overwegingen resulteren in het advies om de alternatieven 2, 5 en 6 verder te onderzoeken".

   Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de raad op 31 maart 2011 besloten alternatief 6 aan te wijzen als voorkeurstracé.
   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.
   Gelet op het voorgaande en op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten is er 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 Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A. Voor deeltracé B (de Verlengde Helakkerstraat) 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.

De aanleg van de gehele omleiding Rucphen, inclusief de Rucphenseweg en De Leijkens, planschade en verwerving van onroerend goed, bedraagt € 25,8 miljoen. De provincie draagt hieraan bij € 6,2 miljoen.

3. Strijd met advies commissie m.e.r.
Allereerst moet worden opgemerkt dat de eindconclusie van de M.E.R. niet meer relevant is voor de te voeren bestemmingsplanprocedures, maar de Verkorte Planstudie.
Nadat de commissie m.e.r. haar oordeel heeft gegeven over de MER-rapportage is een Verkorte Planstudie 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 bestemmingsplan-procedures lopen, zijn door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek.
Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht die is verwoord in het "Omleiding N638 Rucphen, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop" van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009. Volgens de commissie m.e.r. moest gezocht worden naar minder robuuste oplossingen. In dit bestemmingsplan wordt 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, vrijliggende fietspaden en een parallelstructuur hetgeen een zeer groot ruimtebeslag met zich meebracht. 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 Bernardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km.
- een nieuwe verbindingsweg van de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.

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 Vosdonkseweg 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 deeltracé B 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 Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A. Voor deeltracé B (de Verlengde Helakkerstraat) 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.

5. Kwaliteitsverbetering landschap / groencompensatie
   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. Het uitgangspunt bij het onderdeel groencompensatie is dat het oppervlakte groen dat verdwijnt, elders in het gebied wordt gecompenseerd. Voor wat betreft landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap gaat het om een toe te voegen oppervlakte groen, als 'tegenprestatie' voor de aanleg van de weg in het buitengebied. Per saldo ontstaat er na realisering van de deeltracés A en B dus meer groen in het gebied.
   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.

6. Geluidswallen zijn geen vorm van landelijke inpassing en kwaliteitsverbetering
   Een geluidswal dient ter beperking van geluidoverlast 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.

7. 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 de aanwezigheid 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.

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 Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 november 2013 het verkeerbesluit genomen om op de Verlengde Vosdonkseweg een maximale rijsnelheid van 50 km/u te laten gelden. 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.
Conclusie De ingebrachte zienswijze leidt niet tot inhoudelijke wijzigingen van het bestemmingsplan.

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

Zienswijze Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Naam: Stichting Unívé Rechtshulp (R.G.M. Kerkhof, Koekoekstraat 97 Sprundel)
Adres: Postbus 557
Postcode: 9400 AN ASSEN

Ingebrachte zienswijze

1. Nieuwe situatie heeft nadelige gevolge voor het woongenot aan de Dorpsstraat en betekent een waardedaling van het onroerend goed
2. De noodzaak van de Verlengde Vosdonkseweg is niet aangetoond.
3. De aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg is in strijd met het advies van de commissie m.e.r.
4. Onvolledige samenhang in tracédelen.
5. Verkeersintensiteiten en geluidsoverlast berusten op verkeerde uitgangspunten.
6. Waarom is voor de verkeersintensiteiten en geluidsbelasting gebruik gemaakt van standaard rekenmodellen?
7. Verslechtering gezondheid door toename trilling-, geluid- en fijn stofoverlast.
8. Archeologische waarde is niet meegenomen in belangenafweging.
9. De belangenafweging in de Verkorte Planstudie is niet zorgvuldig.
10. Geen sprake van uitbreiding bedrijventerrein Nijverhei.
11. Er is sprake van een onvoldoende bepaalbaar bestemmingsplan.
12. Het verwijderen van de groenstrook is in strijd met Flora en Faunawet en het Visiedocument Groen en de Groene Kaart.
13. Geen (voldoende) rekening gehouden de waarborging van de retentieplicht.
14. Informatieverstrekking is inconsistent.

Reactie op zienswijze

1. Planschade
   Client is woonachtig aan de Koekoekstraat 97 te Sprundel en niet aan de Dorpsstraat. Beïnvloeding van het woongenot in de Dorpsstraat wordt overigens niet verwacht.

   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. Noodzaak Verlengde Vosdonkseweg
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 Vijfsprong' en overige sport- en recreatievoorzieningen, 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.

De omschreven scheiding van de dorpen St. Willebrord en Sprundel heeft geen enkele relatie met het verbeteren van de (interregionale) verbinding en kan dus niet in strijd zijn met de doelen van het bestemmingsplan.

Nadat de commissie m.e.r. haar oordeel heeft gegeven over de MER-rapportage is een verkorte planstudie 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.

3. Strijd met het advies commissie m.e.r.
Allereerst moet worden opgemerkt dat de eindconclusie van de M.E.R. niet meer relevant is voor de te voeren bestemmingsplanprocedures, maar de Verkorte Planstudie.
Nadat de commissie m.e.r. haar oordeel heeft gegeven over de MER-rapportage is een Verkorte Planstudie 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 door de commissie m.e.r. genoemd als alternatieven voor de oplossing van de lokale problematiek, te weten: de leefbaarheid in de kernen en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein.
Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de opdracht die is verwoord in het "Omleiding N638 Rucphen, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop" van de commissie m.e.r. d.d. 2 november 2009. Volgens de commissie m.e.r. moest gezocht worden naar minder robuuste oplossingen. In dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van een 60 km/u weg (deeltracé B) en een 50 km/u weg (deeltracé A).

In de MER-studie was als uitgangspunt genomen dat het provinciaal belang een hogere prioriteit had dan het lokaal belang hetgeen resulteerde in een omleiding met een maximale rijsnelheid van 80 km/u, over de gehele lengte van de omleiding een parallel infrastructuur en vrijliggende fietspaden. Daar het provinciaal belang deze oplossing niet kon rechtvaardigen achtte de commissie m.e.r. deze omleiding te robuust.

4. Samenhang tracés A, B en C
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.
Op basis van de Verkorte Planstudie heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. 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. Deeltracé C moet na 2020 worden aangelegd. De reden waarom voor dit deeltracé nog geen bestemmingsplanprocedure is gestart, is gelegen in het feit dat de werkingsduur van een bestemmingsplan 10 jaren is.

5. Foutieve uitgangspunten verkeersintensiteiten en geluidsoverlast
Voor het berekenen van de verkeersintensiteiten en geluidsbelasting is het niet relevant op welke wijze deeltracé C invulling krijgt. De plaatsbepaling van dit deeltracé is vastgelegd in het besluit van de raad van 31 maart 2011 en de overeenkomst met de provincie van 29 mei 2013. Het getuigt juist van zorgvuldigheid om de consequenties van de toekomstige aanleg van deeltracé C mee te nemen in de mobiliteitsparagraaf en de milieuparagraaf van het bestemmingsplan.

Gebruik verkeers- 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. 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.

De output van het verkeersmodel is de input voor het milieumodel.
De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardrekenprogramma 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.

Conform de Wet geluidshinder 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 gehanteerde programma is een wettelijk goedgekeurd standaardrekenprogramma.

Met gebruikmaking van deze instrumenten is het mogelijk een beeld te scheppen voor de toekomst.

6. Gebruik standaard rekenmodellen.
Zie onder punt 5.

7. Verslechtering gezondheid door toename trilling-, geluid- en fijn stofoverlast
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. Beoordeeld is of een separaat trillingsonderzoek noodzakelijk is. Gelet op de (toekomstige) verkeersintensiteiten is dit niet het geval. Ook blijkt uit het milieumodel dat voor de bestaande woningbouw geen knelpunten zullen ontstaan op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en trillingen. De onderzoeksresultaten uit het milieumodel blijven (ruim) onder de wettelijke normen.

Geluid
Conform de Wet geluidshinder (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 Vosdonkseweg zal de geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs deze nieuwe weg toenemen. Ten aanzien van woningen waar in de basisberekening sprake was van een geluidsbelasting van meer dan 48 dB zijn geluidsschermen geplaatst. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Onderzoek wijst uit dat alleen ten aanzien van de woning aan het adres Fazantendonk 25, het plaatsen van een scherm leidt tot een onvoldoende geluidsreducerend effect. De maximale geluidsbelasting op deze woning ten aanzien van wegverkeer op de Verlengde Vosdonkseweg bedraagt 50 dB.

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 standaardrekenprogramma 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 Wet milieubeheer (Wm) veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM10) van belang.
Andere stoffen uit de 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijnstof (PM_{10})[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	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. Willebrord, 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.

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 toplaag ertoe zullen bijdragen dat de trillingshinder onder de normen van de SBR-richtlijn zullen liggen.

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

8. Archeologie
Op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) staan alle thans bekende terreinen in Noord-Brabant die archeologisch van belang zijn. De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) en de CHW geven de plaatsen aan waar sprake is van een trefkans of verwachtingswaarde op aanwezigheid van archeologische resten in de bodem. Het plangebied heeft op de AMK geen aanduiding. Het plangebied heeft op de IKAW een lage trefkans op archeologische waarden.

Gemeentelijke Erfgoedkaart voor de gemeente Rucphen, september 2012
Aan delen van het bedrijventerrein Nijverhei en omgeving is een hogere archeologische verwachtingswaarde toegekend. Door IDDS is daarom een verkennend archeologisch onderzoek verricht (zie bijlage 3).

Rapport betreffende een verkennend bodemonderzoek Nijverhei N638 te Rucphen
In februari 2012 is een archeologisch bureau- en booronderzoek, verkennende fase, uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van de nieuwe weg Nijverhei N638 te Rucphen, gemeente Rucphen.
- Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek werd verwacht dat het plangebied gelegen is op terrasafzettingswelvingen.
- Aan de oppervlakte is waarschijnlijk dekzand aanwezig.
- Tussen ongeveer 3000 jaar geleden en het begin van de 18e eeuw is het westen van het plangebied grotendeels bedekt geweest met veen.
- De concept archeologische verwachtingskaart van de gemeente Rucphen geeft het plangebied een grotendeels hoge verwachting, in tegenstelling tot de lage verwachting volgens de IKAW.
- Booronderzoek in de nabijheid van het plangebied heeft aangetoond dat ook in de op de IKAW als laag gewaardeerde gebieden nog intacte bodems aanwezig kunnen zijn, die mogelijk archeologische resten herbergen.

Het onderzoek heeft het volgende aangetoond:
- het booronderzoek heeft de verwachting uit het bureauonderzoek bevestigd, met uitzondering van die delen die verstoord zijn;
- in het plangebied is het noodzakelijk een vervolgonderzoek te laten uitvoeren in de vorm van proefsleuven.

Vervolgonderzoek
Gebleken is dat een archeologisch proefsleuvenonderzoek noodzakelijk is. Daaraan voorafgaand is het noodzakelijk een programma van eisen op te stellen, met daarin een plan van aanpak. Dit programma van eisen met plan van aanpak en het proefsleuvenonderzoek wordt de komende periode uitgevoerd.
Om te zorgen dat de potentiële archeologische waarden worden veilig gesteld, is voorlopig aan de gronden een archeologische dubbelbestemming toegekend. Ingrepen in de bodem zijn daardoor alleen onder voorwaarden mogelijk.

9. Onzorgvuldige belangenafweging Verkorte Planstudie
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 voorkeurstracé. 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. 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 manege, 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.

Zie verder ook onder punt 2.
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 Noorderstraat - Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A. Voor deeltracé B (de Verlengde Helakkerstraat) 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 een minder robuuste infrastructuur kan worden toegepast. Omdat de provincie het 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.

10. Geen uitbreiding bedrijventerrein
De invulling van de uitbreiding van bedrijventerrein Nijverhei, alsmede de ontwikkeling van een verblijfs- en recreatiegebied in de Binnentuin, zijn als toekomstige ontwikkelingen meegenomen in het verkeersmodel. Een uitbreiding van het bedrijventerrein aan de Koekoekstraat is niet voorzien. Dit is in figuur 2.2 foutief weergegeven. Figuur 2.2 zal worden aangepast.

11. Onvoldoende bepaalbaar bestemmingsplan
In het kader van Duurzaam Veilig wordt gemengd gebruik van de wegen in verblijfsgebieden (erftoegangswegen in woonwijken) inderdaad gepromoot. Er mag daar echter geen sprake zijn van doorgaand verkeer. Dit is op dit moment wel aan de orde in de drie kernen.

De bestemmingsplanprocedure van voorliggend plan betreft primair het juridisch planologisch mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkeling om een lokale ontsluitingsweg tussen de Noorderstraat en de Kozijnenhoek te St. Willebrord, het zogenoemde deeltracé A 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 ingevolge de Algemene wet bestuursrecht mogelijk hiertegen in bezwaar te gaan dan wel beroep aan te tekenen.

12. Strijd met Flora- en faunawet
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 de aanwezigheid 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.

Strijd met Visiedocument Groen en de Groene Kaart
Artikel 11.13 en 2.2 van de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant, respectievelijk landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, zijn 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 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 worden uitgenodigd, om met de gemeente mee te denken.

13. Retentieplicht
Het plangebied maakt deel uit van het uitgestrekte Westbrabantse dekzandplateau, dat van zuid naar noord zeer licht afhelt en wordt doorsneden door overwegend in noordelijke richting afstromende laaglandbeken. Kenmerkend voor de omgeving van het dekzandplateau zijn de grote verschillen in hoogte. De maaiveldhoogten variëren van 12 m +NAP in het zuidwesten tot 6 m +NAP in het noordoosten van dit plateau.
De hoogte van het maaiveld ter plaatse van de deeltracés A/Oost en B/West varieert van circa 8 m tot 9,5 m +NAP.
Volgens de Bodemkaart van Nederland ligt het plangebied op de overgang tussen een gebied waar grondwatertrap VI wordt aangetroffen en een gebied waar grondwatertrap VII wordt aangetroffen. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) hier van nature ten hoogste 40 tot 80 cm onder maaiveld ligt en de gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) meer dan 120 cm onder maaiveld.
Uit informatie uit het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek (zie bijlage 2) blijkt dat de stijghoogte van het grondwater in het eerste watervoerende pakket is vastgesteld op 0,0 m -NAP. De stijghoogte van het freatisch grondwater is 0,3 m +NAP. Hieruit kan men afleiden dat er sprake is van een infiltratiesituatie.

Waterkwantiteit
Het watersysteem in de omgeving van het plangebied wordt bepaald door de Kibbelvaart. De Kibbelvaart is onderdeel van het hoofdwatergangenstelsel, waarmee overtollig water vanuit het stroomgebied wordt afgevoerd naar de Laaksche Vaart. Voor het stroomgebied geldt geen peilbesluit, het is vrij afwaterend gebied. De afwatering van het stroomgebied loopt van het hogere stedelijke gebied van Sprundel en St. Willebrord af van zuid naar noord, naar het lager gelegen agrarisch gebied. In de directe omgeving van het plangebied is structureel oppervlaktewater aanwezig in de vorm van afwateringssloten.

Toekomstige situatie
In het plangebied wordt een nieuwe weg gerealiseerd. Als gevolg van de aanleg van de weg neemt het verhard oppervlak toe:
- met de realisering van deeltracé A/Oost neemt het verhard oppervlak toe met 7.550 m² (bij benadering);
- met de realisering van deeltracé B/West neemt het verhard oppervlak toe met 5.125 m2 (exclusief bestaande verharding van ongeveer 1.615 m2).

In totaal is sprake van een toename van verhard oppervlak van 1,3 ha (12.675 m2). Daarvoor is compensatie nodig, in de vorm van een retentievoorziening.
Voor een eerste grove inschatting van de benodigde compensatie geeft de Beleidsregel Hydraulische Randvoorwaarden (zie paragraaf 3.2) aan dat voor zandgebied een retentie nodig is van circa 780 m3/ha waarbij de afvoer wordt gelimiteerd tot maximaal 116 m3/ha/dag. Het gaat hier om een bruto waarde, waarbij nog geen rekening is gehouden met neerslagverliezen, berging op het verhard oppervlak en dergelijke.
Voor de realisering van de weg is daarom een retentievoorziening nodig van minimaal 1.014 m3. Ten behoeve van opvang van afstromend hemelwater van de weg en compensatie voor de toename aan verharding, worden langs beide tracés infiltratiesloten aangelegd, die niet verbonden zullen zijn met het oppervlaktewater. De verwachting is dat met deze infiltratiesloten kan worden voldaan aan de retentieopgave. Belangrijk daarbij is wel dat de berging boven de GHG plaatsvindt, zodat er geen drainerende werking kan ontstaan.
Tevens wordt mogelijk de bestaande retentie ten zuiden van de Bernhardstraat uitgebreid.
Waar de randweg bestaande watergangen kruist, worden deze verbonden door een duiker. Eén en ander zal in verder overleg plaatsvinden met het waterschap, volgens de voorwaarden van de Keur. In het deelgebied Verlengde Vosdonkseweg zijn geen categorie A watergangen aanwezig.
Alle handelingen of werkzaamheden aan waterstaatswerken, zoals watersystemen en waterschapswegen vallen onder de reikwijdte van de Keur. Hiervoor moet een ontheffing worden verleend door waterschap Brabantse Delta.
Door geen gebruik te maken van uitlogende materialen en/of geïmpregneerde houtsoorten voor de weginrichting (vangrails, hectometerpaaltjes, oeverbeschoeiing en dergelijke) wordt vervuiling van de bodem, grond- en oppervlaktewater tegengegaan.
In het ontwerp van de weg wordt rekening gehouden met de afwatering van de agrarische gronden langs het tracé. De weg en de bermen en waterberging zijn bestemd als Verkeer.

Geconcludeerd wordt dat het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de waterhuishoudkundige situatie. De aanpassingen van de waterhuishouding voldoen aan de doelstellingen van duurzaam waterbeheer. Binnen de contouren van het plangebied is voldoende ruimte beschikbaar. In het overleg met het waterschap is gekozen voor de bermsloten langs de weg. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden van het waterschap. Het waterschap heeft dan ook geen zienswijze ingediend. 14. Informatieverstrekking is niet consistent Op 12 februari 2009 heeft de raad de MER-studie vastgesteld. Op 11 februari 2010 heeft de raad besloten op basis van het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. niet over te gaan tot realisatie van het op 12 februari 2009 vastgestelde voorkeursalternatief. Hier is abusievelijk een verkeerde datum opgenomen.
Conclusie De ingebrachte zienswijze leidt niet tot inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
Gemeente Rucphen
Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375
AANLEG RONDWEG RUCPHEN
ZOEKGEBIED GROENCOMPENSATIE
0(deg)
Schaal: 1 : 8000
Formaat: A4
Getekend: C.Uitdewilligen
Datum plot: 11-nov-13
Get. op: 30-10-2013
Wijz. 2:
Wijz. 3:
Tek. nr.
WEG-01-0035-600
Bestandsnaam: Werkbestand M:\IGOS_NG\gebruikers\Sjack\ad.des

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 inzagetermijn 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 (PM_{10}) 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 (NO_2, 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 (PM_{10}) 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/m³	2010 t/m 2014
	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM_{10})[2]	Jaargemiddelde concentratie	40 µ/m³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µ/m³	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.

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 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.

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

4. Onevenredige geluidsoverlast
Deze zienswijze heeft geen betrekking op deze ruimtelijke ontwikkeling.

5. Planschade
Deze zienswijze heeft geen betrekking op deze ruimtelijke ontwikkeling.

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 voorkeurstracé. 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
Deze zienswijze heeft geen betrekking op deze ruimtelijke ontwikkeling.

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, Rucphensevaartkant, 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	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.	Aantal hectares (gepland) bebouwd gebied dat wordt doorsneden.

	ruimtegebruik	
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 Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

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 verkeersprognosemodel voor de gemeente Rucphen. Dit betreft verkeersmodel GGA West-Brabant met basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. Ook in de Verkorte Planstudie is hiervan gebruikgemaakt. Het GGA-model houdt geen rekening met de nieuw voorziene infrastructuur in Rucphen. In het kader van de Verkorte Planstudie is door Royal Haskoning daarom destijds een nieuwe modelvariant gemaakt. Ten behoeve van deze mobiliteitstoets is het verkeersprognosemodel 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 deze mobiliteitstoets 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 eveneens 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 inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

5 Aanpassingen

Naar aanleiding van de overige ingediende zienswijzen bestaan er geen redenen om inhoudelijk de Regels en de Verbeelding aan te passen.

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 omliggende wegen (§4.1).
- Borging landschappelijke inpassing, kwaliteitsverbetering van het landschap en groencompensatie (§ 4.2);
- Het gemeentelijk groenbeleid (§ 4.5);
- Archeologie (§ 4.6);
- Hogere grenswaarde geluid Fazantendonk 25 (§ 4.7);
- Economische uitvoerbaarheid (hfdst. 7).

Gelet op het bovenstaande wordt het bestemmingsplan ter ongewijzigde vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Rucphen, 12 november 2013