

**Inspraakverslag  
bestemmingsplan  
'Bebouwde kom St. Willebrord,  
Verlengde Vosdonkseweg'  
gemeente Rucphen**

## **INSPRAAK**

Ingevolge artikel 7 van de inspraakverordening van de gemeente Rucphen, vastgesteld door de raad op 13 december 1994 en in werking getreden op 1 januari 1995, maken burgemeester en wethouders ter afronding van de inspraakprocedure, een weergave van de meningen die tijdens de inspraak mondeling of schriftelijk naar voren zijn gebracht en de reactie op voornoemde meningen.

## **VOOROVERLEG**

Ingevolgde artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) plegen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg met de daarvoor aangewezen (overheids)instanties.

## **ONDERWERP**

Met publicaties in weekblad "De Rucphense Bode" van 28 november 2012 en 22 mei 2013 en op de gemeentelijke website is – ter voldoening aan het bepaalde in artikel 1.3.1 van het Bro – kennis gegeven van de terinzagelegging van de voorontwerp bestemmingsplannen "Verlengde Vosdonkseweg". Het plan 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.

In aansluiting op bovenvermelde publicatie hebben de voorontwerpen tezamen met de daarbij behorende stukken gedurende twee periodes van zes weken (vanaf 29 november 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](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Op 19 december 2012 en 4 juni 2013 zijn informatieavonden georganiseerd. Op 19 juni 2013 is een vrij inloopspreekuur gehouden waarvan 11 personen gebruik hebben gemaakt.

Een ieder is gedurende voornoemde periode de mogelijkheid geboden om over het voorontwerp een gemotiveerde inspraakreactie aan burgemeester en wethouders te richten. Bij aanvang van de periode is ook het wettelijk verplichte (voor)overleg gestart met daarvoor aangewezen overheidsinstanties.

De eerder in 2012 ingebrachte inspraakreacties zijn meegenomen in dit rapport.

## **SCHRIFTELIJKE INSPRAAK- EN OVERLEGREACTIES**

De inspraakmogelijkheid heeft tot 198 schriftelijke reacties geleid. De inspraakreacties zijn per onderwerp beantwoord. In deze inspraaknotitie worden de onderwerpen samengevat. In de bijlage is een lijst van namen opgenomen, die een inspraakreactie hebben ingediend met daarachter vermeld nummer(s) die verwijzen naar de onderwerpen. De beantwoording is gebaseerd op de integrale inspraakreactie. Ook aspecten die niet zijn verwoord in de samenvatting zijn bij de beantwoording ervan betrokken.

## Inspiraakreactie

### 1. **Hinder geluid, stank, trilling en fijnstof door verkeer, externe veiligheid alsmede verslechtering gezondheid.**

#### *Samenvatting*

Na de aanleg van de doorgetrokken Vosdonkseweg zal geluid-, fijnstof-, stank- en trillingsoverlast ontstaan. Dit heeft nadelige gevolgen voor de gezondheid. Ook wordt verzocht om een geluidwerende voorziening voor nieuwe en bestaande woningen.

Nader onderzoek wordt geëist met betrekking tot de verkeers- en akoestische situatie. Uit de mobiliteitsparagraaf blijkt niet dat rekening is gehouden met de woningen die staan op de Donken. Wordt dit niet gedaan dan is er geen sprake van zorgvuldige besluitvorming.

Door de Verlengde Vosdonkseweg worden de verkeersintensiteiten op de bestaande Vosdonkseweg hoger waardoor de geluidbelasting op de woningen hoger wordt. Een verslechtering van de leefomgeving (geluidsoverlast, luchtkwaliteit) is niet acceptabel. Het algemeen belang mag niet ten koste gaan van het individueel belang. Niet exact is aangegeven waar de geluidwerende voorzieningen worden geplaatst. Er moet gebruik worden gemaakt van stil asfalt om de geluidsoverlast te beperken.

Niet duidelijk is of bij de risicobepaling de verkeersbewegingen van het Militair Mobiliteitscentrum (MMC) is meegenomen.

#### *Reactie*

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 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 p/u weg. Ook uit het nieuwe milieumodel blijkt 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. Wij gaan ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid.

In het 2<sup>e</sup> voorontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van de meest actuele verkeersgegevens. Ook bij deze input 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 civieltechnisch ontwerp zal worden aangegeven waar de geluidwerende voorzieningen worden aangebracht.

Omdat de Wet geluidhinder geen toetsingskader kent voor de gevolgen met betrekking tot het geluid bij bestaande woningen in de nabijheid van de Vosdonkseweg, is dit onderzocht met

behulp van het toetsingskader behorende bij een reconstructie. Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting op deze woningen vanwege deze ruimtelijke ontwikkeling van de verlengde Vosdonkseweg maatschappelijk aanvaardbaar is.

Er zullen bij de woningen nabij de bestaande Vosdonkseweg geen knelpunten ontstaan op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, stank en trillingen. Nu rijdt het verkeer via de Noorderstraat richting de Nijverhei / Binnentuin. In de toekomst zal dit verkeer via de verlengde Vosdonkseweg rijden. In het kader van de aanleg van de rotonde op de Vosdonkseweg zijn verzoeken voor hogere grenswaarden voor de woningen Luienhoeksestraat 19 en Luienhoeksestraat 23 positief gehonoreerd. Bij de aanleg van de bestaande Vosdonkseweg is een isolatiepakket voorgeschreven die de toekomstige geluidwaarde in de woning meer dan noodzakelijk waarborgt.

De inrichting en de activiteiten van het MMC zijn ongewijzigd. Het risico bij de vervoersbewegingen is zoveel mogelijk in beeld gebracht. Geconcludeerd kan worden dat met toepassing van de salderingsmethode het externe veiligheidsaspect ten opzichte van de huidige situatie sterk verbeterd.

Naar onze mening hebben wij de milieuonderzoeken in het kader van de realisatie van de verlengde Vosdonkseweg zorgvuldig uitgevoerd.

#### **CONCLUSIE**

De onderwerpen geluid, stank, trilling en fijnstof door verkeer, externe veiligheid en verslechtering gezondheid leiden inhoudelijk niet tot wijzigingen van het bestemmingsplan. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan zijn de milieu- en verkeersonderzoeken verder uitgewerkt. In de toelichting en bijlagen bij de toelichting worden de resultaten van deze onderzoeken opgenomen.

## **2. Tegen plaatsing geluidswal/ aanleg weg**

### *Samenvatting*

Door de aanleg van de doorgetrokken Vosdonkseweg en de geluidswal worden St. Willebrord en Sprundel van elkaar gescheiden. Deze zijn nu aaneengegroeid. De geluidswal komt achter de tuinen te liggen en vormt dus een barrière.

### *Reactie*

De mening wordt niet gedeeld dat hierdoor de twee dorpen gescheiden worden. Al lange tijd is tussen de dorpen een ondoordringbare groenstrook aanwezig met hoge bomen en struiken. Door de aanleg van de weg en de geluidwerende voorziening verandert daar niets aan.

In de verbeelding wordt achter de woningen Fazantendonk 22 t/m Ravendonk 27a een strook met de bestemming 'Groen' opgenomen, zodat de geluidwerende voorziening niet direct grenzend aan de achtertuinen kan worden gerealiseerd.

#### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een aanpassing of aanvulling van het ontwerpbestemmingsplan.

### **3. Schadelijke gevolgen voor flora en fauna**

#### *Samenvatting*

Het onderzoek naar de gevolgen voor de natuur is ontoereikend. Daarnaast is er geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor Natura-2000 gebieden.

De huidige groenstrook mag niet verdwijnen. Er zijn daar dieren gespot die op de rode lijst staan. Deze groenstrook kan niet zomaar gecompenseerd worden. Daarnaast wordt verwezen naar de (inter)nationale afspraken met betrekking tot biodiversiteit en leefgebieden. Ook op kleinschalig niveau moet worden gekeken naar de nadelige effecten.

#### *Reactie*

Afgelopen jaar heeft een flora en fauna onderzoek plaatsgevonden. Het Flora- en Faunaonderzoek is uitgevoerd over een heel jaar (juni 2012 t/m juni 2013) zodat het plangebied alle jaargetijden is onderzocht. Op het moment van het voorontwerpbestemmingsplan was dit nog niet gereed en zijn alleen voorlopige resultaten vermeld. Het Flora- en faunaonderzoek is nu gereed en heeft uitgewezen dat geen belemmeringen bestaan voor de ontwikkeling. De resultaten worden opgenomen in de toelichting en de bijlage van het ontwerpbestemmingsplan.

De gemeente is in overleg met de provincie op welke wijze de natuurcompensatie en de kwaliteitsverbetering van het landschap gaat plaatsvinden. Het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast. Zie ook de reactie 'Mede overheden' provincie Noord-Brabant.

#### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Wel worden de resultaten van het natuuronderzoek en het overleg met de provincie opgenomen in de bijlage en de toelichting.

#### 4. Gevolgen voor het verkeer

##### *Samenvatting*

Door het afsluiten van de Kerkeheidestraat en de Koekoekstraat zijn woningen c.q. bedrijven minder goed bereikbaar. De bewoners moeten omrijden. Omdat het verkeer vanuit deze straten allemaal moet afwikkelen op de Noorderstraat zal de verkeersintensiteit daar toenemen. Men stelt dat er meer verkeersbewegingen komen. Daarnaast wordt bepleit voor het openhouden van de Kerkeheidestraat en de Koekoekstraat en deze te voorzien van rotondes. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en de ontsluiting van het gebied.

Een fietsoversteek aan de Kerkeheidestraat is onveilig. Een fietstunnel of fietsbrug is een verkeersveilige oplossing.

##### *Reactie*

Het is juist dat de woningen c.q. bedrijven na de realisering van de doortrekking Vosdonkseweg met auto's niet meer bereikbaar zijn via de Nachtegaalstraat. De woningen zijn echter nog steeds goed bereikbaar via de Rucphensebaan. Opgemerkt moet worden dat de verkeersintensiteiten in de Nachtegaalstraat vanwege deze ontwikkeling ook af zullen nemen. De omrijtijd voor de bewoners aan de Kerkeheidestraat is inderdaad aanwezig. Nu er al een doorsteek voor langzaam verkeer is opgenomen in het bestemmingsplan, is bezien of het mogelijk is ook voor gemotoriseerd verkeer de Kerkeheidestraat aan te laten sluiten op de Vosdonkseweg. De verlengde Vosdonkseweg wordt een voorrangsweg. Een aansluiting voor de Kerkeheidestraat vanuit zuidelijke richting voor het uitgaand en ingaand verkeer is niet nadelig voor de verkeersafwikkeling op de Vosdonkseweg. Deze kan op basis van de CROW-richtlijnen worden uitgevoerd. De Koekoekstraat krijgt geen aansluiting op de verlengde Vosdonkseweg. Vanwege de aanwezige bebouwing is het hier niet mogelijk, op basis van de CROW-richtlijnen een aansluiting te realiseren. Ten behoeve van het verkeer op de Koekoekstraat zal een keervoorziening worden gerealiseerd.

Uit de mobiliteitsparagraaf (w.o. het verkeersmodel) blijkt dat door de realisering van de verlengde Vosdonkseweg de verkeersintensiteiten op de Noorderstraat afnemen.

Een fietsoversteek aan de Kerkeheidestraat is niet bij voorbaat verkeersonveilig. Door middel van het civieltechnisch ontwerp is het op basis van de CROW-richtlijnen mogelijk een verkeersveilige fietsoversteek te realiseren.

#### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan worden de toelichting en de bijlagen aangevuld met de resultaten van de geactualiseerde mobiliteitstoets en de resultaten van het milieuonderzoek.

## 5. Bouwontwikkeling woonzorgvoorziening Kaaistraat

### *Samenvatting*

Op de verbeelding loopt de doorgetrokken Vosdonkseweg over de ontwikkeling van de woonzorgvoorziening aan de Kaaistraat te St. Willebrord. Verzocht wordt om het voorontwerp bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de ontwikkeling van de woonzorgvoorziening geen hinder ondervindt van de nieuwe weg.

### *Reactie*

De verbeelding zal in het ontwerpbestemmingsplan zodanig worden aangepast dat de verlengde Vosdonkseweg de bouwontwikkeling woonzorgvoorziening Kaaistraat niet belemmert. Voor de aanleg van de weg is slechts een smalle strook benodigd van het perceel waarop de ontwikkeling van de woonzorgvoorziening plaatsvindt. Tevens zullen –indien noodzakelijk– in het ontwerp geluidwerende voorzieningen worden opgenomen, zodat voldaan wordt aan de wettelijke geluidnormen met betrekking tot het binnenniveau.

### **CONCLUSIE**

De inspraakreactie leidt tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

## 6. Ontlasting dorpen

### *Samenvatting*

Gesteld wordt dat door de aanleg de noodzakelijke ontlasting van de kernen niet wordt bewerkstelligd. Binnen 10 jaar zal blijken dat deze maatregel ondeugdelijk blijkt te zijn.

### *Reactie*

In de Verkorte Planstudie wordt het oplossend vermogen van de omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord en daarmee de verlengde Vosdonkseweg onderbouwd. In de geactualiseerde mobiliteitsparagraaf van het 2<sup>e</sup> voorontwerpbestemmingsplan wordt het oplossend vermogen van de omleiding nogmaals bevestigd. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is deze mobiliteitsparagraaf (toelichting en bijlagen) verder verfijnd en is de nut en noodzaak aangetoond.

### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan worden de toelichting en de bijlagen aangevuld met de resultaten van de geactualiseerde mobiliteitstoets en de resultaten van het milieuonderzoek.

## 7. Ontwerp van de weg

### *Samenvatting*

Het ontwerp van de weg leidt ertoe dat men er veel te hard gaat rijden.

### *Reactie*

In het bestemmingsplan wordt planmatig bepaald waar de bestemming 'Verkeer' komt te liggen. Onder de bestemming 'Verkeer' wordt tevens verstaan: bermen, sloten, rijstroken en daarbij behorende kunstwerken (zoals geluidwerende voorzieningen en dergelijke). Bij het verkeerstechnisch ontwerp, dat nagenoeg parallel loopt aan het proces van de bestemmingsplanprocedure, worden de technische uitgangspunten van de rijstroken, bermen e.d. nader bepaald. Het is daarom nodig dat wordt voorzien in een ruime bestemming 'Verkeer', zodat het exacte tracé van de weg straks binnen de geprojecteerde bestemming kan worden gerealiseerd. Tenslotte wordt opgemerkt dat de weg zal voldoen aan de technische richtlijnen zoals deze zijn verwoord in 'Duurzaam Veilig Verkeer'. Hard rijden zal daarmee zoveel mogelijk worden tegengegaan.

### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan worden de toelichting en de bijlagen aangevuld met de resultaten van de geactualiseerde mobiliteitstoets.

## 8. Wijziging tracé

### *Samenvatting*

Verzocht wordt om het tracé te wijzigen door het open landschap ten westen van St. Willebrord richting A58 dan wel de doortrekking aan te laten sluiten op de Struikhei. Gesteld wordt dat het tracé van de omleiding geen minder ingrijpende oplossing is zoals bedoeld in het advies van de commissie m.e.r.

### *Reactie*

Het besluit met betrekking tot het voorkeurstracé voor de omleiding is op 31 maart 2011 door de raad 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 p/u weg (deeltracé B) en een 50 km p/u weg (deeltracé A). In de MER was het uitgangspunt een omleiding in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 80 km p/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, onder 'Alternatieven':

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

Uit het milieumodel is gebleken dat het slechts uitvoeren van één van deze alternatieven knelpunten gaat opleveren met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en/of trillingen. De omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord moet dan ook als één geheel worden gezien. Het deeltracé A (verlengde Vosdonkseweg) maakt deel uit van deze gehele omleiding. Het deeltracé wijkt niet af van het voorkeurstraject zoals dat is vastgesteld door de raad op 31 maart 2011. Voor deeltracé B loopt gelijktijdig ook een procedure.

#### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan worden de toelichting en de bijlagen aangevuld met de resultaten van de geactualiseerde mobiliteitstoets en de resultaten van het milieuonderzoek

## **9. Onvolledige voorontwerpen bestemmingsplannen**

### *Samenvatting*

In het voorontwerp bestemmingsplan zijn niet de juiste verkeersgegevens opgenomen, waardoor het akoestisch rapport en de onderzoeken met betrekking tot geluid, lucht en trillingen discutabel zijn. Daarnaast waren de voorontwerpen niet volledig.

### *Reactie*

In het eerste voorontwerpbestemmingsplan, zoals dat ter inzage heeft gelegen, was het bestemmingsplan voor wat betreft verkeer en milieu niet volledig. Om deze reden heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. De voorlopige resultaten daarvan zijn opgenomen in het tweede voorontwerpbestemmingsplan. Een voorontwerpbestemmingsplan heeft geen formele status en dient ter informatie. Tussen het voorontwerp en het ontwerp kunnen diverse aspecten nader worden uitgewerkt. De gegevens in de verkeers- en milieuonderzoeken zijn nu verder verfijnd en geactualiseerd. Resultaat is een mobiliteitstoets en milieutoetsen (geluid, lucht) zoals dat nu is weergegeven in het ontwerpbestemmingsplan. De resultaten van de verfijnde verkeers- en milieuonderzoeken hebben niet geleid tot significante wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan. De gemeente is dan ook van mening dat een goed voorontwerp is aangeboden, waarin op juiste wijze effecten op luchtkwaliteit, verkeer en geluid inzichtelijk zijn gemaakt.

#### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan worden de toelichting en de bijlagen aangevuld met de resultaten van de geactualiseerde mobiliteitstoets en de resultaten van het milieuonderzoek.

## 10. Beperking (toekomstige) woningbouwontwikkelingen

### *Samenvatting*

Bij de aanleg van deze infrastructuur is een geluidwerende voorziening voor bestaande en nieuwe woningbouwontwikkelingen een noodzaak.

### *Reactie*

In de milieuonderzoeken is inzichtelijk gemaakt welke maatregelen noodzakelijk zijn om na aanleg van de weg voor bestaande woningen te beschikken over een goed woon- en leefklimaat. Daarbij zijn geluidwerende maatregelen, zoals geluidarm asfalt en geluidwerende voorzieningen, zoals schanskorven en/ of geluidschermen betrokken. Daar waar noodzakelijk zal de gemeente deze maatregelen treffen. In de begroting zijn deze maatregelen geborgd, waarmee het plan uitvoerbaar is.

Het is wettelijk niet verplicht ten behoeve van toekomstige bouwontwikkelingen nu al rekening te houden met de mogelijke geluidsbelasting op toekomstige woningbouw. Bij de toekomstige woningbouwontwikkeling aan bijvoorbeeld de Kerkeheidestraat, zal de initiatiefnemer bij de realisering van die ontwikkelingen in het ontwerp rekening moeten houden met de aanwezigheid van de verlengde Vosdonkseweg en de daarmee gepaard gaande geluidbelasting. Er worden op voorhand geen geluidwerende voorzieningen getroffen voor die toekomstige ontwikkelingen.

### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan worden de toelichting en de bijlagen aangevuld met de resultaten van de geactualiseerde mobiliteitstoets en de resultaten van het milieuonderzoek.

## 11. Bestemmingsplanprocedure

### *Samenvatting*

Bezwaar wordt gemaakt tegen het voornemen tot uitvoeren van het bestemmingsplan Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg.

### *Reactie*

Met het ter inzage leggen van het voorontwerp bestemmingsplan 'Bebouwde kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg' is een start gemaakt met het vooroverleg met betrekking tot dit bestemmingsplan. Het doel is in deze informele fase vanuit de omgeving gegevens te verkrijgen die voor het verder brengen van het bestemmingsplan in de formele fase (ontwerp bestemmingsplan), gemotiveerd en gewogen mee kunnen worden genomen. De formele procedure start pas bij het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het raadsbesluit van 31 maart 2011.

**CONCLUSIE**

Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor wat betreft dit onderwerp niet gewijzigd.

**12. Onbehoorlijk bestuur / communicatie***Samenvatting*

Gesteld wordt dat in het verleden is verzekerd dat ter plaatse geen weg wordt gerealiseerd. Er is sprake van onbehoorlijk bestuur omdat het probleem wordt verlegd naar de bewoners die langs de verlengde Vosdonkseweg wonen. Tevens is opgemerkt dat er slecht is gecommuniceerd met de burgers over de eerste informatieavond d.d. 19 december 2012. Ten slotte is gesteld dat de voorontwerpen bestemmingsplannen niet zijn geplaatst op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

*Reactie*

De ruimtelijke ontwikkeling is een dynamisch proces. De ruimtelijke ontwikkelingen in deze gemeente zijn van dien aard dat de raad op 31 maart 2011 heeft besloten het voorkeustracé 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 Vijfsprong; en
- het weren van verkeer met de bestemming Nijverhei en de Vijfsprong door de kernen St. Willebrord en Sprundel.

De stelling dat er sprake zou zijn van onbehoorlijk bestuur wordt niet gedeeld. Door realisatie van de verlengde Vosdonkseweg (als onderdeel van de omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord) wordt de bereikbaarheid van de Binnentuin sterk verbeterd. Daarnaast wordt de leefbaarheid van de dorpen St. Willebrord, Sprundel en Rucphen aanzienlijk verbeterd. De onderzoeksresultaten geven aan dat wordt voldaan aan de wettelijke normen. Wij gaan ervan uit dat deze wettelijke normen voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid. Er is op basis van deze gronden en het feit dat reeds uitgebreide studies zijn verricht naar de nut en noodzaak van de verbetering van de ontsluiting, voorts sprake van een goede ruimtelijke ordening.

De publicatie van de informatieavond van 19 december 2012 heeft op de gebruikelijke wijze plaatsgevonden. Tijdens de informatieavond is de wens geuit om omtrent 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 het dagblad BN De Stem. Voorts heeft de gemeente een informatiekatern gevoegd in de Rucphense Bode.

Tot slot zijn zowel de eerste als de geactualiseerde voorontwerpen geplaatst op [www.Ruimtelijke plannen.nl](http://www.Ruimtelijke_plannen.nl).

#### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

### **13. Planschade**

#### *Samenvatting*

Door de realisatie is er sprake van een afname van het woongenot. Tevens worden de woningen minder waard. Ook wordt aangevoerd dat er inkomens- en vermogensschade ontstaat door de aanleg van de weg omdat bedrijven minder goed bereikbaar zijn en er sprake is van omrijtijd. Daarnaast zijn enkelen van mening dat hun woning c.q. bedrijf moet worden aangekocht door de gemeente.

#### *Reactie*

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 onroerend 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.

#### **Wetstekst 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.

**Wetstekst 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.

Met betrekking tot de aankoop van onroerend goed, wordt opgemerkt dat slechts onroerend goed wordt aangekocht dat noodzakelijk is voor de realisatie van de verlengde Vosdonkseweg. De verlengde Vosdonkseweg zal westelijk van de Kerkeheidestraat zo veel als mogelijk naar het zuiden worden verlegd om de aantasting van de tuinen van de woningen Spechtendonk 32 en Spechtendonk 36 te beperken.

**CONCLUSIE**

Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor wat betreft dit onderwerp niet gewijzigd.

**14. Schade aan woningen**

*Samenvatting*

Door toename van de verkeersintensiteit (vrachtverkeer) wordt gevreesd dat er schade aan de woningen gaat ontstaan.

*Reactie*

Deze inspraakreactie is in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet van belang. Wij gaan ervan uit dat vanwege de kwaliteit van de weg geen schade aan woningen door de toename van de verkeersintensiteiten zal ontstaan. Bewoners kunnen de gemeente aansprakelijk stellen indien zij menen dat aan de woning schade ontstaat vanwege de toename van het verkeer.

**CONCLUSIE**

Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor wat betreft dit onderwerp niet gewijzigd.

## 15. Onzorgvuldige besluitvorming

### *Samenvatting*

Ten behoeve van het bestemmingsplan heeft er geen MER-studie plaatsgevonden. Ook is er geen sprake van objectieve besluitvorming. Daarnaast is nog geen contact opgenomen ten behoeve van het verwerven van het onroerend goed hetgeen slordig dan wel incorrect is. Er kan geen sprake zijn van zorgvuldigheid daar het voorontwerpbestemmingsplan in de vakantieperiode wordt omgezet naar een ontwerpbestemmingsplan.

Er moet een nader onderzoek worden uitgevoerd in het kader van verkeer en geluid. Worden deze onderzoeken niet uitgevoerd dan is er sprake van onzorgvuldige besluitvorming.

### *Reactie*

Bij de tracékeuze ten behoeve van de omleiding zijn naast de bereikbaarheid van de Nijverhei/ Binnentuin ook de bestaande beperkingen en ontwikkelingen in de kernen St. Willebrord, Sprundel en Rucphen meegewogen. Er heeft een objectieve weging plaatsgevonden met betrekking tot het oplossend vermogen van de omleiding in relatie tot de lasten.

Voor de aanleg van de omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord (w.o. de 'verlengde Vosdonkseweg') geldt geen MER-plicht. Het betreft een tracé waar een maximum rijsnelheid van 50 km p/u of 60 km p/u gelden.

Er is wel degelijk sprake van een objectieve besluitvorming. In de Verkorte Planstudie zijn alle facetten die met dit project te maken hebben meegenomen. Daarnaast zijn er ter voorbereiding van de formele bestemmingsplanprocedure nog aanvullende onderzoeken uitgevoerd, zoals een actualisatie van de mobiliteitsparagraaf en de daarmee gepaard gaande milieuparagraaf (luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï). Een Flora- en Faunaonderzoek heeft plaatsgevonden alsmede een archeologisch onderzoek. De voorontwerpbestemmingsplanfase is een informele fase. Deze wordt gebruikt om informatie te verkrijgen ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan. Bij de ontwerpfase begint de formele bestemmingsplanprocedure. Dit is ook het moment om te starten met het verwerven van het benodigde onroerend goed.

### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan worden de toelichting en de bijlagen aangevuld met de resultaten van de geactualiseerde mobiliteitstoets en de resultaten van het milieuonderzoek.

## 16. Economische haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het plan

### *Samenvatting*

Toevoeging van het tracé verlengde Vosdonkseweg is niet noodzakelijk. Voor dit tracé moet

€ 11,2 miljoen worden geleend, tegen 3,65% rente per jaar. Conclusie dat het project economisch uitvoerbaar is, is onbegrijpelijk. Gelet op de huidige financiële situatie is dit economisch niet verantwoord. Daarnaast is optimalisering van de bestaande Vosdonkseweg ook niet noodzakelijk.

#### *Reactie*

De omleiding Rucphen, Sprundel en St. Willebrord is één samenhangend geheel. De verlengde Vosdonkseweg is wel noodzakelijk. Indien de verlengde Vosdonkseweg niet wordt aangelegd, zal dit leiden tot een onacceptabele toename van verkeer op de Bernardstraat, hetgeen eveneens onacceptabele milieueffecten met zich meebrengt.

Niet juist is dat voor een bedrag van € 11,2 miljoen moet worden geleend. De provincie levert voor de realisering van beide deeltracés een bijdrage van € 6,2 miljoen. Daarnaast heeft de gemeente voor het overige bedrag een reserve gevormd.

Door de aanleg van de omleiding wordt het doorgaand verkeer in de dorpen St. Willebrord, Sprundel en Rucphen beperkt. Hierdoor kunnen de ontwikkelingen in deze dorpen doorgang vinden hetgeen de leefbaarheid ervan ten goede komt. Ook door een betere ontsluiting van de Nijverhei / Binnentuin worden de economische geplande ontwikkelingen in dit gebied bevorderd.

In het kader van een versoberingsactie op het tracé van de omleiding zijn de voorgenomen aanpassingen aan de bestaande Vosdonkseweg komen te vervallen. De bestaande Vosdonkseweg is in het verkeersmodel opgenomen.

#### **CONCLUSIE**

De inspraakreacties leiden niet tot een inhoudelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan worden de toelichting en de bijlagen aangevuld met de resultaten van de geactualiseerde mobiliteitstoets en de resultaten van het milieuonderzoek.

## **17. Natuurcompensatie en landschappelijke kwaliteitsverbetering**

### *Samenvatting*

Gevraagd wordt om bij de invulling van de natuurcompensatie en de landschappelijke kwaliteitsverbetering in een vroeg stadium te worden betrokken. Naar de mening van de Natuurwerkgroep kan een en ander leiden tot een ontwikkeling van een groene parel tussen de verlengde Helakkerstraat en St. Willebrord. Het deel tracé A is een belangrijke foerageerzone en de functies van 'Water' en 'Groen' moeten apart worden bestemd.

### *Reactie*

De invulling van de natuurcompensatie, de landschappelijke inpassing alsmede de kwaliteitsverbetering van het landschap is in de voorontwerpfase niet meegenomen. Zie ook de

reactie 'Mede overheden' provincie Noord-Brabant. Met de Natuurwerkgroep gemeente Rucphen heeft reeds een gesprek plaatsgevonden. Voor het bestemmen van de gronden 'Water' en 'Groen' is een vroegtijdig overleg niet noodzakelijk. De gemeente is met de provincie in overleg over de invulling van en locatie voor natuurcompensatie en kwaliteitsverbetering van het landschap. Het is niet mogelijk vroegtijdig in overleg te treden. Het is nog niet duidelijk waar deze activiteiten plaats zullen vinden. Ten behoeve van deze onderwerpen zal de gemeente met de provincie Noord-Brabant een anterieure overeenkomst sluiten, waarin de gemeente verplicht worden gesteld overeenkomstig de Verordening Ruimte van de provincie invulling te geven aan de natuurcompensatie, landschappelijke inpassing en de kwaliteitsverbetering van het landschap. Het is nog niet duidelijk waar deze activiteiten plaats zullen vinden. Ten behoeve van deze onderwerpen zal met de provincie Noord-Brabant een overeenkomst worden gesloten, waarin wij verplicht worden gesteld overeenkomstig de Verordening Ruimte deze onderwerpen te realiseren.

#### **CONCLUSIE**

De onderwerpen landschappelijke inpassing, natuurcompensatie en kwaliteitsverbetering van het landschap worden in het ontwerpbestemmingsplan aangevuld.

### **18. Aanvullende verkeersmaatregelen**

#### *Samenvatting*

In de Dorpsstraat dient een 30 km p/u regime te worden ingesteld en na aanleg van de verlengde Vosdonkseweg moet omwille van de verkeersafwikkeling een parkeer- c.q. stopverbod worden ingesteld.

#### *Reactie*

In de Dorpsstraat geldt vanaf de Pastoor Bastiaansesingel tot de Nachtegaalstraat reeds een maximum rijsnelheid van 30 km p/u. Bij de reconstructie van de Dorpsstraat zal de straat ook overeenkomstig dit snelheidsregime worden uitgevoerd.

Ondanks het feit dat deze onderwerpen niet kunnen worden geregeld in het bestemmingsplan is het inderdaad aannemelijk dat ten behoeve van de verkeersafwikkeling op de verlengde Vosdonkseweg een parkeer- c.q. stopverbod wordt ingesteld.

#### **CONCLUSIE**

Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor wat betreft dit onderwerp niet gewijzigd.



## **19. Beleidskader**

### *Samenvatting*

Gesteld wordt dat in het voorontwerpbestemmingsplan het gemeentelijk beleidskader met betrekking tot het groen niet wordt vermeld. Het plan is in strijd met het groenbeleid van de gemeente.

### *Reactie*

Op pagina 39 e.v. van het voorontwerpbestemmingsplan komen de volgende documenten aan de orde: Visiedocument Groenbeleid, Groenstructuurplan, Groene kaart en Structuurplan Binnentuin. Wij zullen met betrekking tot het groen de activiteiten uitvoeren overeenkomstig het groenbeleid van onze gemeente.

### **CONCLUSIE**

Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor wat betreft dit onderwerp niet gewijzigd.

## **Nutsbedrijven**

### **20. Gasunie**

#### *Samenvatting*

De Gasunie geeft aan dat de dichtstbij gelegen gasleiding geen invloed heeft op het plangebied.

#### *Reactie*

Geen reactie noodzakelijk.

## **Mede overheden**

### **21. Gemeente Zundert**

#### *Samenvatting*

De gemeente Zundert ziet geen aanleiding om op het voorontwerp inhoudelijk te reageren.

#### *Reactie*

Geen reactie noodzakelijk.

### **22. Provincie Noord-Brabant.**

#### *Samenvatting*

1. De planomschrijving voldoet niet aan artikel 11.13, letters e. en g. van de Verordening.
2. Er is geen inzicht op welke wijze invulling wordt gegeven aan de kwaliteitsverbetering van het landschap.
3. Er is niet uitgegaan van het actuele provinciaal beleid (AHS/GHS/groencompensatie).

*Reactie*

1. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal worden ingegaan op deze aspecten.
2. In het ontwerpbestemmingsplan zal worden verwezen naar een anterieure overeenkomst waarin de kwaliteitsverbetering van het landschap en de nadeelcompensatie worden geregeld.
3. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal worden ingegaan op de aangehaalde aspecten van het provinciaal beleid en op welke wijze hier zo nodig invulling aan wordt gegeven.

**CONCLUSIE**

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt voor wat betreft deze onderwerpen gewijzigd, c.q. aangevuld.

**23. RWB Archeologie***Samenvatting*

1. Onvoldoende is beargumenteerd hoe en waarom zij tot het gegeven selectieadvies is gekomen. Met name de afgraving van het veen en de invloed hiervan op de archeologische verwachting wordt nog onvoldoende belicht.
  - Breedte van het tracé?
  - Specifieker vermelden wanneer de veenvorming in de omgeving heeft plaatsgevonden.
  - Bijlage 2 onderzoeksnummers vermelden en onderzoeksgebied uitzoomen van 1 km zodat het geheel wordt weergegeven in deze bijlage.
  - Bijlage 4 wijzigen in bijlage 7.
  - Zijn er aanwijzingen dat dit gebied bedekt is geweest met veen?
  - Kunnen nauwkeurigere uitspraken gedaan worden over de periode van het afgraven van het veen?
  - Uitspraken doen ook over het oostelijke deel van het tracé (hfdst.4).
  - Niet geheel duidelijk is of voor het advies voor vervolgonderzoek rekening is gehouden met het afgraven van het veen en de invloed op de archeologische verwachting.

*Reactie*

Op de verbeelding van het voorontwerpbestemmingsplan is voorzien in een algemene bestemming 'Verkeer' waarbinnen een profiel van circa 25 meter ruimte is voor de aanleg van het doortrekken van de verlengde Vosdonkseweg. Binnen dit profiel dienen de rijloper, bermen en sloten te worden aangelegd. Paragraaf 4.5, Archeologie, alsmede "Bijlage 3 Archeologisch bureauonderzoek & inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase Nijverhei N638, Rucphen" is overeenkomstig de reactie aangepast dan wel aangevuld. Daarnaast geldt dat

voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden in het plangebied, met uitzondering van de directe omgeving van de verstoorde boringen 21, 25, 27, 46 en 47, een vervolgonderzoek zal worden uitgevoerd in de vorm van proefsleuven, op basis van een daarvoor opgesteld Programma van Eisen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt om deze reden een bestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen, aangezien de resultaten van dit onderzoek niet ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan beschikbaar zullen zijn.

**CONCLUSIE**

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt voor wat betreft dit onderwerp gewijzigd, c.q. aangevuld. Op de verbeelding en in der regels wordt een zogenoemde dubbelbestemming opgenomen.

**EINDCONCLUSIE INSPRAAK- EN OVERLEGREACTIES**

**Op onderdelen worden de toelichting, de regels en de verbeelding van het voorontwerpbestemmingsplan naar ontwerpbestemmingsplan aangepast en geactualiseerd.**

Besloten in de vergadering van burgemeester en  
wethouders d.d. 6 augustus 2013,  
de secretaris,

C.F.J. Verheijen.

de burgemeester,

mr. M. van der Meer Mohr.