

ZIENSWIJZENNOTITIE

ontwerpbestemmingsplan “Son A50”

INHOUD

pagina

Inleiding	3
Zienswijzen	3
Ambtshalve wijzigingen	14

Inleiding

In de periode 16 december 2010 tot en met 26 januari 2011 heeft het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" in het kader van de Wet ruimtelijke ordening voor een ieder ter inzage gelegen.

In de genoemde periode zijn totaal vier zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" bij de gemeente ingediend en ontvangen. Het betreft:

1. de inspreker A te Son en Breugel;
2. inspreker B te Son en Breugel;
3. inspreker C te Son en Breugel;
4. inspreker D te Son en Breugel;
5. inspreker E te Son en Breugel;
6. inspreker F te Son en Breugel;
7. inspreker G te Son en Breugel;
8. inspreker H te Son en Breugel;
9. inspreker I te Son en Breugel;
10. inspreker J te Son en Breugel;
11. inspreker K te Son en Breugel;
12. inspreker L te Son en Breugel;
13. inspreker M te Son en Breugel;
14. inspreker N te Son en Breugel;
15. inspreker O te Son en Breugel;
16. inspreker P te Son en Breugel;
17. inspreker Q te Son en Breugel;
18. inspreker R te Son en Breugel;
19. inspreker S te Son en Breugel;
20. inspreker T te Son en Breugel;
21. inspreker U te Son en Breugel;
22. inspreker V te Son en Breugel;
23. inspreker W te Son en Breugel;
24. inspreker X te Son en Breugel;
25. inspreker Y te Son en Breugel;
26. inspreker Z te Son en Breugel;
27. inspreker AA te Son en Breugel;
28. inspreker BB te Son en Breugel;
29. inspreker CC te Son en Breugel.

Tevens is het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" voorgelegd aan een aantal organisaties. Naar aanleiding hiervan zijn reacties ontvangen, die eveneens in deze zienswijzennotitie als zienswijzen zijn meegenomen. Het betreft zienswijzen van:

30. inspreker DD te Groningen;
31. inspreker EE te Arnhem;
32. inspreker FF te Boxtel;
33. inspreker GG te Hoogvliet.

In deze zienswijzennotitie ontwerpbestemmingsplan "Son A50" wordt op de ontvangen zienswijzen ingegaan.

Zienswijzen

Onderstaand wordt kort op de inhoud van de ingediende zienswijzen ingegaan en is aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot bijstelling van de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan "Son A50".

1. Inspreker A te Son en Breugel

Inspreker brengt de volgende zienswijze naar voren:

- a. sinds 2005 worden met de gemeente gesprekken gevoerd over de herinrichting van de Hendrik Veenemanstraat, waarvan de verkeersafhandeling sterk afhankelijk is van die van de A50. Omdat de afhandeling van het verkeer op de Hendrik Veenemanstraat nog steeds niet goed is geregeld wordt bezwaar gemaakt. Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" voorziet niet in een deugdelijke verkeersafhandeling op de Hendrik Veenemanstraat.

Antwoord

- a. Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" vormt een actualisatie van de vigerende bestemmingsplannen. In het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" worden bestemmingen vastgelegd, waaronder de bestemming 'Verkeer - Snelweg'. De bestemming 'Verkeer - Snelweg' is bedoeld voor onder meer 'de bestaande dubbelbaans autosnelweg', 'de met de autosnelweg verband houdende waterstaatkundige en verkeerskundige werken zoals op- en afritten, verbindingswegen, viaducten, geleiderails, duikers, taluds e.d.' en 'geluidwerende voorzieningen'. De Hendrik Veenemanstraat is een weg die niet in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" valt.
Uw reactie ziet toe op een gewenste herinrichting van de Hendrik Veenemanstraat. Een bestemmingsplan, en daarmee ook het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" regelt echter zelf niets c.q. doet geen voorstellen ten aanzien van de herinrichting van wegen van in dit geval de Hendrik Veenemanstraat. Voor de gewenste herinrichting van de weg dient eerst een afzonderlijk plan te worden opgesteld. De eventuele voorstellen tot herinrichting van de Hendrik Veenemanstraat dienen binnen de bestemming 'Verkeer' plaats te vinden. Indien niet voldaan wordt c.q. kan worden aan de bestemming 'Verkeer', dan dient er een wijziging c.q. aanpassing van het ter plaatse geldende bestemmingsplan (en dat is niet het bestemmingsplan Son A50) en de bestemming plaats te vinden om de werkzaamheden te mogen uitvoeren. Uw reactie leidt derhalve niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan "Son A50".

2. Inspreker B te Son en Breugel

Inspreker brengt de volgende zienswijze naar voren:

- b. sinds 2005 worden met de gemeente gesprekken gevoerd over de herinrichting van de Hendrik Veenemanstraat, waarvan de verkeersafhandeling sterk afhankelijk is van die van de A50. Omdat de afhandeling van het verkeer op de Hendrik Veenemanstraat nog steeds niet goed is geregeld wordt bezwaar gemaakt. Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" voorziet niet in een deugdelijke verkeersafhandeling op de Hendrik Veenemanstraat.

Antwoord

- a. Zie onze reactie bij nummer 1 onderdeel a.

3. Inspreker C te Son en Breugel

Inspreker brengt de volgende zienswijze naar voren:

- a. het ontwerpbestemmingsplan is niet op de juiste wijze, gedurende de periode 16 december 2010 tot en met 26 januari 2011, ter inzage gelegd;
- b. de kaart van de bestaande situatie zoals opgenomen als bijlage is onleesbaar. Er ontbreekt ook een legenda;
- c. de vraag is of de bestemming geen uitbreiding van het aantal rijstroken mogelijk maakt. In de doeleindenomschrijving is geen beperking van het aantal rijstroken vastgelegd. Onduidelijk is of de verandering van de vluchtstrook in een rijstrook wel of niet in strijd is met het bestemmingsplan. Indien op grond van het bestemmingsplan de vluchtstrook gewijzigd kan worden in een rijstrook neemt het aantal rijstroken toe. Het aantal rijstroken is bepalend voor de capaciteit en dus de geluidoverlast van de weg. De Wet geluid-

- hinder koppelt niet voor niets de breedte van het te onderzoeken gebied aan het aantal rijstroken van de weg;
- d. het bestemmingsplan bevat geen specifieke gebruiksregels. Daarom geldt het algemene verbod zoals opgenomen in artikel 7.10 Wro. Omdat de basis voor het algemene gebruiksvoorschrift gelegen is in de doeleindenomschrijving is er ook geen sprake van een verboden gebruik bij uitbreiding van het aantal rijstroken;
 - e. de ontheffingsbevoegdheid zoals opgenomen in artikel 18 lid 1 onder a is ofwel overbodig ofwel zij voorziet in mogelijk nieuwe ontwikkelingen. Nadat de vluchtstrook in een rijstrook is gewijzigd, kan deze vrijstelling worden gebruikt om daarna nog weer nodige aanpassingen te verwezenlijken. Op deze wijze kan op verschillende wijze een vergroting van de wegcapaciteit binnen het bestemmingsplan worden bereikt. Dit is echter niet gewenst, zonder dat daarvoor een nieuwe planologische procedure dient te worden gevoerd (zwaarder dan en met meer waarborgen omgeven dan deze ontheffingsprocedure);
 - f. onduidelijk is wat bedoeld wordt met de bouwhoogte van de geluidwerende voorzieningen zoals geluidswallen en/of geluidsschermen. In het verlengde hiervan is onduidelijk vanaf welk peil de bouwhoogte dient te worden bepaald. Daarnaast is niets geregeld met betrekking tot de aanleg van geluidswallen. Het aanleggen en verwijderen is niet vergunningsplichtig noch verboden, de plaats en omvang blijven vaag;
 - g. de zekerheden uit het verleden naar aanleiding van aanwijzingen van de Raad van State zijn met dit nieuwe bestemmingsplan verdwenen. Dit kan niet de bedoeling zijn;
 - h. de werkzaamheden aan de weg en geluidvoorzieningen zijn anders gerealiseerd dan was voorzien. Dit leidt tot een hogere gevelbelasting van de aangrenzende bebouwing dan is toegestaan. Het nieuwe bestemmingsplan "Son A50" kan worden gezien als een 'generaal pardon' waardoor handhavend optreden door de gemeente niet meer kan. Dit kan niet de bedoeling zijn;
 - i. op grond van de onderdelen c tot en met h wordt verzocht om het nieuwe bestemmingsplan "Son A50" meer in overeenstemming te brengen met de zekerheden die uit de nu geldende bestemmingsplannen voortvloeien;
 - j. de ingediende inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan "Son A50" is niet op een juiste wijze behandeld en beantwoord. De inspraakreactie dient daarom als ingevoegd te worden beschouwd;
 - k. aanvullend wordt verzocht om in het nieuwe bestemmingsplan "Son A50" de geluidswallen op dezelfde plaats en met dezelfde hoogte als in het geldende bestemmingsplan is aangegeven te fixeren, waardoor de geconstateerde strijdigheden niet worden gelegaliseerd (de geluidswal is op gemiddeld 8 meter grotere afstand van de rijksweg aangelegd, waardoor de geluidsbelasting op de eerstelijns woonbebouwing hoger ligt dan in het akoestisch rapport ten behoeve van de aanleg van de A50 is vermeld).

Antwoord

- a. Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" is op de daarvoor gebruikelijke wijze gepubliceerd. De kennisgeving van de start van de zienswijzenprocedure (16 december 2010) is op 14 december 2010 gepubliceerd in de Staatscourant en in weekblad De Brug. Ook is vanaf 16 december 2010 het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" beschikbaar gesteld op de landelijk verplichte website www.ruimtelijkeplannen.nl. Naast het ontwerpbestemmingsplan zijn alle vereiste bijlagen daarbij opgenomen en weergegeven. Ten slotte heeft het ontwerpbestemmingsplan (inclusief bijlagen) vanaf 16 december 2010 tot en met 26 januari 2011 bij de afdeling Dienstverlening Publiek in het gemeentehuis als papieren versie ter inzage gelegen. Het is onduidelijk waarom het niet mogelijk was over de juiste gegevens te kunnen beschikken. Steekproefsgewijze raadpleging leverde geen problemen op;
- b. in het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" is een kaartbeeld van de bestaande situatie als bijlage opgenomen. Bedoeld is om de bestaande situatie binnen het plangebied van de situering van de rijbanen weer te geven. Om die reden is de titel van de kaart aangepast in 'kaart bestaande situatie – situering rijbanen'. Omdat het alleen om de rijbanen

gaat is een verdere legenda niet aan de orde. Deze bijlage is ook te raadplegen via de website www.ruimtelijkeplannen.nl;

- c. in artikel 6 van het ontwerpbestemmingsplan “Son A50” is de bestemming ‘Verkeer – Snelweg’ omschreven. Binnen de bestemming ‘Verkeer – Snelweg’ zijn op grond van artikel 6.1 de met deze bestemming aangewezen gronden bestemd voor: “de bestaande dubbelbaans autosnelweg, gedeeltelijk verdiept, per rijbaan bestaande uit twee rijstroken en een vluchtstrook”. Daarbij wordt tevens verwezen naar de bijlage “Kaart bestaande situatie – situering rijbanen”. Hieruit volgt dat het wijzigen van de vluchtstrook in een rijstrook strijdig is met de bestemmingsomschrijving. Immers enkel de bestaande situatie is toegestaan. In de praktijk is een dergelijke wijziging ook niet uitvoerbaar zonder aanpassingen aan de weg.
In artikel 6.1 is om dit soort wijzigingen te voorkomen bewust het aantal van twee rijstroken genoemd. Een wijziging van de vluchtstrook naar rijstrook dient derhalve te leiden tot een aanpassing c.q. wijziging van het bestemmingsplan. Dan zal vanzelfsprekend ook nieuw onderzoek zijn vereist waarbij nieuwe verkeersintensiteiten, de nieuwe geluidsbelasting en eventuele geluidsbeperkende maatregelen (soort asfalt, snelheidsbeperkingen of aanleg / aanpassing van geluidwerende voorzieningen) worden bepaald. In het kader van het nieuwe bestemmingsplan “Son A50” is dit echter in het geheel niet aan de orde;
- d. zoals bij onderdeel a. omschreven is in de doeleindenomschrijving vastgelegd dat binnen de bestemming enkel de bestaande snelweg is toegestaan en dat deze bestaat uit twee rijstroken. Een uitbreiding van het aantal rijstroken kan derhalve op basis hiervan niet plaatsvinden. Specifieke gebruiksregels zijn niet noodzakelijk, omdat in de bestemmingsomschrijving duidelijk is aangegeven hoeveel rijstroken zijn toegestaan. Een vluchtstrook is geen rijstrook. Het uitbreiden van het aantal rijstroken is in strijd met het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan regelt wat toegestaan is. Alles wat daar niet binnen valt is automatisch in strijd met het bestemmingsplan en verboden;
- e. zoals bij onderdeel c. en onderdeel d. reeds is aangegeven, is het op grond van het (voorontwerp)bestemmingsplan “Son A50” wijzigen van de vluchtstrook naar een rijstrook niet mogelijk. Daarvoor dient eerste een wijziging van het bestemmingsplan (met de daarbij behorende procedure) plaats te vinden. In artikel 18 van het ontwerpbestemmingsplan “Son A50” zijn algemene afwijkingsregels opgenomen, die het mogelijk maken een omgevingsvergunning voor het afwijken te verlenen om hiermee af te wijken van de regels en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast. Het gaat daarbij om ondergeschikte afwijkingen. Met betrekking tot de wegen gaat het dus om de mogelijkheid om kleine aanpassingen van het profiel of de onderlinge aansluiting van wegen met een geringe mate van aanpassing, mogelijk te maken. Bovendien is het een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders, waarbij een afweging wordt gemaakt om gebruik te maken van de in artikel 18 opgenomen algemene afwijkingsregels. De afwijkingsbevoegdheid biedt niet de mogelijkheid om een vluchtstrook om te zetten in een rijstrook. Evenmin is dit bedoeld om rijstroken zodanig te verbreden dat de totale capaciteit van de weg wordt vergroot;
- f. in artikel 6.1 onderdeel h van het ontwerpbestemmingsplan “Son A50” is aangegeven dat de gronden met de bestemming ‘Verkeer – Snelweg’ bestemd zijn voor geluidwerende voorzieningen, zoals geluidsschermen, -wallen en wal-/schermcombinaties. De bouwhoogte van de geluidwerende voorzieningen is geregeld in artikel 6.2.2. Daar is aangegeven dat de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen, zoals geluidsschermen, -wallen en wal-/schermcombinaties niet meer mag bedragen dan 8,5 meter. Het kan dan gaan om een geluidsscherm van maximaal 8,5 meter hoog of een geluidswal van 8,5 meter hoog of een combinatie van een geluidswal en een geluidsscherm die tezamen 8,5 meter hoog mogen zijn. De hoogte dient te worden bepaald vanaf peil. Artikel 1 van het ontwerpbestemmingsplan “Son A50” bevat de definitie van het begrip ‘peil’. Als peil geldt het maaiveld +0,1 meter dan wel de bovenkant van de afgewerkte vloer. Dat betekent dat bij de verdiepte ligging van de A50, gemeten dient te worden van het maaiveld + 0.1 meter.

De vraag of er geluidwerende voorzieningen dienen te komen, vloeit voort uit het akoestisch onderzoek dat dient te worden uitgevoerd nadat besloten is dat er een weg komt. Dit onderzoek is in het verleden -bij de planprocedure om te komen tot de aanleg van de A50- uitgevoerd. De bestaande geluidwerende voorzieningen zijn positief bestemd. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van meer geluidwerende voorzieningen in beginsel ook mogelijk. Dit in de vorm van geluidsschermen, geluidswallen of combinaties hiervan. De plaats van de geluidwerende voorzieningen vloeit voort uit het akoestisch onderzoek in relatie tot de afstand van de aanwezige bebouwing. Dit is eveneens bij de planprocedure om te komen tot de aanleg van de A50 bepaald. In het vigerende bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999" en in het thans aan de orde zijnde (nieuwe) bestemmingsplan "Son A50" is de aanleg van de geluidwerende voorzieningen mogelijk gemaakt. De aanleg van de geluidwerende voorzieningen is in het vigerende bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999" op grond van artikel 4 (hoofdstuk II, artikel 3 'Verkeersdoeleinden'), onderdeel A onder III mogelijk. In het (ontwerp)bestemmingsplan "Son A50" is de aanleg van de geluidwerende voorzieningen binnen de bestemming 'Verkeer – Snelweg' (artikel 6) mogelijk. Binnen de totale ruimte van deze bestemmingen kunnen de geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd. De precieze ligging en hoogte van de geluidwerende voorzieningen vloeit voort uit het akoestisch onderzoek in combinatie met de afstand tot de aanwezige bebouwing. In het bestemmingsplan hoeft derhalve de exacte plaats van de geluidwerende voorzieningen niet te worden aangegeven. Hierbij kan een vergelijking worden gemaakt met de bestemming wonen. De realisatie van een woning c.q. een bestaande woning dient te liggen in de woonbestemming (meestal een bestemming 'Wonen'). De precieze plaats van de woning kan binnen de bestemming "Wonen" of het bouwvlak variëren. Uw zienswijze leidt derhalve niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Voor het bouwen van geluidwerende voorzieningen is een omgevingsvergunning voor het bouwen vereist. Voor het slopen van geluidwerende voorzieningen is een omgevingsvergunning voor het slopen vereist. Voor het aanleggen van geluidswallen, die geen bouwwerken zijn, is geen (omgevings)vergunning vereist;

- g. het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" vormt een actualisatie van de vigerende bestemmingsplannen en is conserverend van karakter. Grote nieuwe ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt. Om die reden zijn in het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan overgenomen. De zekerheden die in een bestemmingsplan thuishoren zijn daarbij eveneens overgenomen;
- h. nadat besloten is tot de aanleg van de A50 zijn daarvoor de benodigde juridisch-planologische procedures van start gegaan en zijn de benodigde onderzoeken uitgevoerd. Op grond van de toen geldende onderzoekssystematiek zijn verkeersprognoses en verkeersintensiteiten bepaald. Op basis van deze verkeersgegevens is onder meer het verplichte akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidsbelasting in de omgeving vast te stellen. Op grond van het akoestisch onderzoek is onder meer bepaald welk soort asfalt gebruikt zou worden, wat de geluidsbelasting is op de aanwezige bebouwing en of er (om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen) ten aanzien van de maximaal toegestane geluidsbelasting op de gevel van de bestaande bebouwing er sprake dient te zijn van geluidwerende voorzieningen. De aanleg van geluidwerende voorzieningen was daarbij o.a. aan de orde. Om aan de wettelijke voorwaarden te kunnen voldoen is gekozen voor een bepaald soort asfalt, de aanleg van een geluidswal en een gedeeltelijk verdiepte ligging van de weg. De ligging en de hoogte van de geluidwerende voorzieningen vloeien voort uit dit akoestisch onderzoek in relatie met de afstand tot de bestaande bebouwing.

Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" legt alleen de bestemmingen vast en geeft aan binnen welke bestemming de aanleg van eventuele nieuwe geluidwerende voorzieningen mag plaatsvinden. In de verdere voorschriften (vigerend bestemmingsplan) dan wel planregels (nieuwe bestemmingsplan) wordt onder meer de maximaal toegestane hoogte gelimiteerd. In het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" zijn daarbij de voorschriften van het vigerend bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999" overgenomen;

- i. de zekerheden zijn niet gewijzigd omdat de voorschriften uit het vigerende bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999" zoveel als mogelijk overgenomen. In dat kader is er geen sprake van een wijziging van de zekerheden voor zover deze via het bestemmingsplan aan de orde kunnen zijn. Indien met zekerheden bedoeld wordt dat verkeersprognoses en de geluidsbelasting zoals bepaald in de onderzoeksrapporten die zijn opgesteld ten behoeve van de aanleg van de A50 dienen te worden gegarandeerd, moeten worden vastgesteld dat deze buiten het kader van een bestemmingsplan vallen. Indien de verkeersintensiteit hoger is dan geprognosticeerd en meegenomen in het akoestisch onderzoek ten behoeve van de bestemmingsplannen "A50, omlegging Son" respectievelijk "A50, omlegging Son, herziening 1999", indien de hoeveelheid verkeerslawaai anders is dan oorspronkelijk geprognosticeerd, dan verdienen deze zaken vanzelfsprekend aandacht. De discussie hierover en de discussie over de vraag of er aanpassingen dienen te komen met betrekking tot de geluidwerende voorzieningen dient dan zeker te worden geopend en te worden gevoerd. Echter, dit valt buiten de strekking en het kader van dit (nieuwe) bestemmingsplan "Son A50". Het overleg dient afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure te worden gevoerd;
- j. het is correct dat de door u ingediende inspraakreactie niet volledig en op de juiste plaats is opgenomen en beantwoord in de "Inspraaknotitie voorontwerpbestemmingsplan Son A50". Daarvoor oprechte verontschuldigen. Geconstateerd is dat in uw zienswijze uw inspraakreactie geheel en ongewijzigd is opgenomen. Daardoor maakt uw inspraakreactie integraal onderdeel uit van uw zienswijze. De opmerkingen in het kader van uw ingediende inspraakreactie en ingediende zienswijze zijn in deze zienswijzennotitie voorzien van één reactie. Daarmee wordt met deze beantwoording gelijktijdig voldaan aan de beantwoording van de inspraakreactie. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan uw wens tot integratie van uw inspraakreactie in het kader van deze zienswijzenprocedure;
- k. in het huidige bestemmingsplan is de locatie van geluidwerende voorzieningen nu ook niet exact vastgelegd. Het wordt niet noodzakelijk geacht differentiatie aan te brengen in de maximale hoogte, omdat het bestaande geluidwerende voorzieningen betreft, die in principe niet gewijzigd worden.

4. t/m 28. Insprekers D t/m BB

De ingediende zienswijze van de insprekers als bovengenoemd onder de nummers 4 tot en met 28 zijn identiek. Om die reden worden deze zienswijzen hier tezamen behandeld.

Insprekers brengen de volgende zienswijze naar voren:

- a. de weg is niet overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan aangelegd;
- b. de afstand van de toppen van de wallen ter plaatse dient circa 50 meter te bedragen, maar meting geeft aan dat afstanden van wel 58 meter worden bereikt. Dit houdt in dat de afstand van de geluidswal tot de woningen circa 8 meter te groot is waardoor de geluidsbelasting op de woningen hoger is dan wat is toegestaan;
- c. het is niet juist om aan te geven dat het (voorontwerp)bestemmingsplan "Son A50" een overwegend conserverend karakter heeft en tegelijkertijd de specifieke plaatsbepaling en afstand van de wallen weg te laten;
- d. de gemeente heeft bij de aanleg van de weg niet toegezien op de juiste situering van de weg en heeft voorts bouwvergunning verleend voor het viaduct Sonniuswijk (ingericht voor 2 maal 3 rijstroken), waardoor de aanvrager bewust gedwongen tot een afwijkende situering is gekomen. In het nieuwe bestemmingsplan "Son A50" mag dit niet worden gelegaliseerd;
- e. het conserveren van de vigerende plannen betekent dat de verkeersprognose in 2020 uitkomt op 48.700 mvt's per etmaal. Deze prognose is te handhaven door capaciteitsbeperkingen van de wegdelen in combinatie met een snelheidsaanpassing danwel het naar de juiste plaats laten verleggen van de weg ter plaatse;
- f. in het rapport van K&M van september 2009 wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteit in 2009 52.700 mvt's per etmaal bedraagt, het geluidsniveau de maximale norm overschrijdt en de weg circa 8 meter te ver van de oostelijke wal ligt (zoals aangegeven op de plankkaart van het vigerende bestemmingsplan);

- g. in het (voorontwerp)bestemmingsplan worden nieuwe ontwikkelingen sinds 1999 niet beschreven. De nieuwe ontwikkelingen vormen voldoende argumenten om te komen tot een analyse van de nieuw te creëren situatie. Zonder handhaving van 48.700 mvt's per etmaal wordt met het ontwerpbestemmingsplan een capaciteit gecreëerd van circa 90.000 mvt's per etmaal. Het is dan van belang dat op de korst mogelijke afstand van de oostelijke zijde van de weg een scherm komt die deze capaciteit kan afschermen. Het (voorontwerp)bestemmingsplan "Son A50" dient dan ook een kwantitatieve motivering te bevatten die ook rekening houdt met de strijdige ligging van de bestaande weg;
- h. door de (te) korte weergave van de inspraakreactie wordt voorbijgegaan aan de betekenis van de inspraakreactie. De beginselen van zorgvuldigheid en motivering ontbreken dan ook aan het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. De inspraakreactie dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Antwoord

- a. het vigerende bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999" geeft bestemmingen aan waarbinnen bepaalde functies en activiteiten plaats kunnen vinden. Ten behoeve van de aanleg van de A50 is in het bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999" de bestemming 'Verkeersdoeleinden' opgenomen. Binnen deze bestemming 'Verkeersdoeleinden' dient de weg derhalve te worden aangelegd. Het bestemmingsplan geeft niet aan waar de weg exact moet liggen. Het bestemmingsplan geeft uitsluitend aan dat de weg binnen de bestemming 'verkeersdoeleinden' dient te worden aangelegd. Hetzelfde geldt voor het ontwerpbestemmingsplan "Son A50". Afgezien van het feit dat het nieuwe bestemmingsplan "Son A50" een actualisatie is van de vigerende bestemmingsplannen en geen grote nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, dient ook in dit nieuwe bestemmingsplan de weg te liggen in de daarvoor aangegeven bestemming "Verkeer – Snelweg". De exacte plaats van de weg binnen deze bestemming "Verkeer – Snelweg" wordt in het bestemmingsplan niet aangegeven. De plaats van de weg wordt wel aangegeven op het als bijlage opgenomen kaartbeeld "kaart bestaande situatie – situering rijbanen". Hierbij kan een vergelijking worden gemaakt met de bestemming wonen. De realisatie van een woning c.q. een bestaande woning dient te liggen in de woonbestemming (meestal een bestemming 'Wonen'). De precieze plaats van de woning kan binnen de bestemming "Wonen" of het bouwvlak variëren. Uw zienswijze leidt derhalve niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan;
- b. nadat besloten is tot de aanleg van de A50 zijn daarvoor de benodigde juridisch-planologische procedures van start gegaan en zijn de benodigde onderzoeken uitgevoerd. Op grond van de toen geldende onderzoekssystematiek zijn verkeersprognoses en verkeersintensiteiten bepaald. Op basis van deze verkeersgegevens is onder meer het verplichte akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidsbelasting in de omgeving vast te stellen. Op grond van het akoestisch onderzoek is onder meer bepaald welk soort asfalt gebruikt zou worden, wat de geluidsbelasting is op de aanwezige bebouwing en of er (om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen) ten aanzien van de maximaal toegestane geluidsbelasting op de gevel van de bestaande bebouwing er sprake dient te zijn van geluidwerende voorzieningen. De aanleg van geluidwerende voorzieningen was daarbij aan de orde. Om aan de wettelijke voorwaarden te kunnen voldoen is gekozen voor een bepaald soort asfalt, de aanleg van een geluidswal en een gedeeltelijk verdiepte ligging van de weg. De ligging en de hoogte van de geluidwerende voorziening vloeien voort uit dit akoestisch onderzoek in relatie met de afstand tot de bestaande bebouwing. Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" legt alleen de bestemmingen vast en geeft aan binnen welke bestemming de aanleg van de geluidwerende voorzieningen mag plaatsvinden. In de verdere voorschriften (vigerend bestemmingsplan) dan wel planregels (nieuwe bestemmingsplan) wordt onder meer de maximaal toegestane hoogte gelimiteerd. In het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" zijn daarbij de voorschriften van het vigerend bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999" overgenomen.

De plaats van de geluidwerende voorzieningen vloeit voort uit het akoestisch rapport, de berekende geluidbelasting en de afstand tot de bestaande bebouwing. Daarbij is het relevant dat de geluidswal binnen de daarvoor in aanmerking komende bestemming is gerealiseerd. Indien vastgesteld is dat de geluidswal op onjuiste locatie is aangelegd c.q. de hoogte niet juist is, de hoeveelheid lawaai hoger is dan berekend dan wel de verkeersintensiteiten hoger uitvallen dan als prognose in de berekeningen is meegenomen, is niet relevant voor onderhavig bestemmingsplan. Wel voor het gegeven dat er sprake kan/moet zijn van aanpassing van de geluidwerende voorzieningen. De discussie over juiste/onjuiste verkeersgegevens, juiste of andere verkeersintensiteiten, juiste of andere geluidsniveaus, juiste/onjuiste exacte ligging en hoogte van de geluidwerende voorzieningen valt buiten het kader van dit bestemmingsplan. De discussie over de uitkomst van nieuwe onderzoeken en gevolgen hiervan voor de ligging, hoogte en dergelijke van geluidwerende onderzoeken dient afzonderlijk van het bestemmingsplan te worden gevoerd. Daarover dienen de gemeente en bewoners in gesprek te gaan met de verantwoordelijke wegbeheerder (hier Rijkswaterstaat). Indien aanpassingen gewenst dan wel vereist zijn, dan dient dat afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure besproken te worden tussen gemeente, bewoners en Rijkswaterstaat. Voor zover andere oplossingen c.q. gewijzigde oplossingen nodig zijn (bijvoorbeeld andere ligging taluds, andere hoogte van geluidwerende voorzieningen) dient aan de hand van het bestemmingsplan gekeken te worden of de uitvoering van deze andere oplossingen c.q. gewijzigde oplossingen binnen de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen en planregels mogelijk zijn. Indien het bestemmingsplan dit mogelijk maakt, kan uitvoering gegeven worden aan de realisatie ervan. Indien het bestemmingsplan dit niet mogelijk maakt, dan dient het bestemmingsplan hierop te worden aangepast.

De geluidwerende voorzieningen (liggen en hoogte) zoals die zijn gerealiseerd, vallen allen binnen de bestemmingen en de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan "A50, omlegging Son" resp. "A50, omlegging Son, herziening 1999".

Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" betreft een actualisatie van deze bestemmingsplannen. Op de wettelijk voorgeschreven wijze (volgend uit de Wro en de vereisten van digitalisering) is naar de inzichten van nu met nieuwe kleuren, bestemmingsnamen en dergelijke in het bestemmingsplan "Son A50" vorm gegeven aan deze actualisatie. Het bestemmingsplan "Son A50" maakt (grote) nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk. In die zin is naast een geactualiseerd plan sprake van een conserverend bestemmingsplan;

- c. in het huidige bestemmingsplan is de locatie van geluidwerende voorzieningen nu ook niet exact vastgelegd. Het wordt niet noodzakelijk geacht differentiatie aan te brengen in de maximale hoogte, omdat het bestaande geluidwerende voorzieningen betreft, die in principe niet gewijzigd worden;
- d. zie de reactie bij onderdeel b.;
- e. de verkeersprognoses zijn gebruikt voor de inrichting van de weg, het akoestisch onderzoek, noodzaak van treffen van geluidwerende voorzieningen en dergelijke. Zoals in onderdeel c. reeds aangegeven, is een bestemmingsplan niet bedoeld om verkeersprognoses te handhaven. Het handhaven van de prognoses door capaciteitsbeperkingen van de wegdelen in combinatie met een snelheidsaanpassing dan wel het op de juiste plaats laten leggen van de weg ter plaatse is in het kader van de procedure om te komen tot een nieuw geactualiseerd bestemmingsplan "Son A50" niet aan de orde. Er is evenmin sprake van een "legalisatie" van niet juiste zaken. Het gaat immers om bestemmingen. Voor zover de weg A50 binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden' is aangelegd, is er met betrekking tot het bestemmingsplan niets aan de hand. Voor zover de geluidwerende voorzieningen zijn aangelegd in de daarvoor aangewezen bestemmingen en met inachtneming van de daarvoor in aanmerking komende voorschriften dan is ook hier niets aan de hand. Legalisatie is pas relevant als zou blijken dat de weg is aangelegd in een andere bestemming (bijvoorbeeld een bestemming als 'Groen') dan de daarvoor in aanmerking komende bestemming 'verkeersdoeleinden'. Indien in een nieuw bestemmingsplan deze onjuiste aanleg zou worden overgenomen is sprake van legalisatie. De aanleg van de A50 heeft echter plaatsgevonden binnen de bestemming 'verkeersdoeleinden' in

het daarvoor in aanmerking komende bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999". De bestemming 'verkeersdoeleinden' uit dit plan is in het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" (ongewijzigd en consoliderend) overgenomen als bestemming 'Verkeer – Snelweg'. Er is dan ook geen sprake van "legalisatie";

- f. zie onze reactie bij onderdeel b.;
- g. er is sprake van een actualisatie van de vigerende bestemmingsplannen. Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" biedt geen ruimte voor (grote) nieuwe ontwikkelingen. In dat kader hoeft er ook geen nieuw onderzoek plaats te vinden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan;
- h. de inspraakreacties zijn -samengevat- opgenomen in de "Inspraaknotitie voorontwerpbestemmingsplan Son A50". Voor zover er een relatie ligt met de onderhavige procedure om te komen tot een geactualiseerd bestemmingsplan "Son A50" zijn opmerkingen, suggesties, vragen en dergelijke in de inspraaknotitie opgenomen. Er is voldoende ingegaan op de ingekomen inspraakreacties voor zover dit relevant is voor de onderhavige procedure om te komen tot een geactualiseerd bestemmingsplan. Suggesties die daarbij niet relevant zijn, zijn voorzien van een korte reactie. Hierbij is, wederom in het kader van de relevante procedure om te komen tot een geactualiseerd bestemmingsplan, er recht gedaan aan de betekenis van de inspraakreacties. Beginzelen van zorgvuldigheid en motivering zijn daarbij onverkort toegepast. Met betrekking tot de invoeging van uw inspraakreactie in deze zienswijze merken wij op dat onze beantwoording in het kader van de inspraaknotitie hier eveneens als ingelast dient te worden beschouwd.

29. Inspreker CC te Son en Breugel

Insprekers brengen de volgende zienswijze, op verzoek nader onderbouwd in de brief van 16 februari 2011, naar voren:

- a. de bewoners van de Zandoojelaan en Houtens te Son eisen dat, voordat de huidige geluidwal en andere maatregelen (ZOAB) definitief worden vastgesteld, rijkswaterstaat aantoonst dat met de huidige verkeersintensiteit aan alle normen van geluidshinder en fijnstofemissies wordt voldaan. Mocht de huidige situatie niet aan de gestelde eisen voldoen, dan dient rijkswaterstaat passende maatregelen te nemen om binnen redelijke doch korte termijn aan alle normen te voldoen;
- b. twijfel bestaat of de huidige situatie aan de normen voldoet doordat:
 - 1. de tekeningen van het oorspronkelijke bestemmingsplan de geluidswal dichtter tegen de weg situeren dan de huidige tekeningen van het huidige bestemmingsplan. Door de grotere afstand tussen de weg en de geluidswal is er sprake van nadelige invloed op het geluidsniveau in de woonwijk;
 - 2. de geluidwal lijkt lager dan de bedoelde 3 resp. 4 meter boven het wegdek als aangegeven op de oorspronkelijke en voorliggende tekening;
 - 3. verkeersstromen door en om Son en Breugel zijn consequent onderschat. Voordat het bestemmingsplan definitief wordt, zou gecontroleerd moeten worden of gemaakte aannames kloppen;
 - 4. er zijn verontrustende berichten verschenen over de uitstoot van fijnstof door verkeer. De huidige uitvoering van de weg, de geluidswal en begroeiing zijn nooit bedoeld om de hoeveelheid fijnstof in de woonwijk grenzend aan de snelweg te beperken in lijn met de normen (juni 2010). Het is niet meer dan redelijk dat als de huidige wal zou worden aangepast aan de geluidsnormen, dit ook gedaan wordt om aan de huidige fijnstofeisen te voldoen.

Antwoord

- a. nadat besloten is tot de aanleg van de A50 zijn daarvoor de benodigde juridisch-planologische procedures van start gegaan en zijn de benodigde onderzoeken uitgevoerd. Op grond van de toen geldende onderzoekssystematiek zijn verkeersprognoses en verkeersintensiteiten bepaald. Op basis van deze verkeersgegevens is onder meer het verplichte akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidsbelasting in de omgeving vast te stellen. Op grond van het akoestisch onderzoek is onder meer bepaald welk soort

asfalt gebruikt zou worden, wat de geluidsbelasting is op de aanwezige bebouwing en of er (om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen) ten aanzien van de maximaal toegestane geluidsbelasting op de gevel van de bestaande bebouwing er sprake dient te zijn van geluidwerende voorzieningen. De aanleg van geluidwerende voorzieningen was daarbij aan de orde. Om aan de wettelijke voorwaarden te kunnen voldoen is gekozen voor een bepaald soort asfalt, de aanleg van een geluidswal en een gedeeltelijk verdiepte ligging van de weg. De ligging en de hoogte van de geluidwerende voorziening vloeien voort uit dit akoestisch onderzoek in relatie met de afstand tot de bestaande bebouwing. Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" legt alleen de bestemmingen vast en geeft aan binnen welke bestemming de aanleg van de geluidwerende voorzieningen mag plaatsvinden. In de verdere voorschriften (vigerend bestemmingsplan) dan wel planregels (nieuwe bestemmingsplan) wordt onder meer de maximaal toegestane hoogte gelimiteerd. In het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" zijn daarbij de voorschriften van het vigerend bestemmingsplan "A50, omlegging Son, herziening 1999" overgenomen.

De plaats van de geluidwerende voorzieningen vloeit voort uit het akoestisch rapport, de berekende geluidbelasting en de afstand tot de bestaande bebouwing. Daarbij is het relevant dat de geluidswal binnen de daarvoor in aanmerking komende bestemming is gerealiseerd. Indien vastgesteld is dat de geluidswal op onjuiste locatie is aangelegd c.q. de hoogte niet juist is, de hoeveelheid lawaai hoger is dan berekend dan wel de verkeersintensiteiten hoger uitvallen dan als prognose in de berekeningen is meegenomen, is niet relevant voor onderhavig bestemmingsplan. Wel voor het gegeven dat er sprake kan/moet zijn van aanpassing van de geluidwerende voorzieningen. De discussie over juiste/onjuiste verkeersgegevens, juiste of andere verkeersintensiteiten, juiste of andere geluidsniveaus, juiste/onjuiste exacte ligging en hoogte van de geluidwerende voorzieningen valt buiten het kader van dit bestemmingsplan. De discussie over de uitkomst van nieuwe onderzoeken en gevolgen hiervan voor de ligging, hoogte en dergelijke van geluidwerende onderzoeken dient afzonderlijk van het bestemmingsplan te worden gevoerd. Daarover dienen de gemeente en bewoners in gesprek te gaan met de verantwoordelijke wegbeheerder (hier Rijkswaterstaat). Indien aanpassingen gewenst dan wel vereist zijn, dan dient dat afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure besproken te worden tussen gemeente, bewoners en Rijkswaterstaat. Voor zover andere oplossingen c.q. gewijzigde oplossingen nodig zijn (bijvoorbeeld andere ligging taluds, andere hoogte van geluidwerende voorzieningen) dient aan de hand van het bestemmingsplan gekeken te worden of de uitvoering van deze andere oplossingen c.q. gewijzigde oplossingen binnen de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen en planregels mogelijk zijn. Indien het bestemmingsplan dit mogelijk maakt, kan uitvoering gegeven worden aan de realisatie ervan. Indien het bestemmingsplan dit niet mogelijk maakt, dan dient het bestemmingsplan hierop te worden aangepast.

De geluidwerende voorzieningen (liggen en hoogte) zoals die zijn gerealiseerd, vallen allen binnen de bestemmingen en de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan "A50, omlegging Son" resp. "A50, omlegging Son, herziening 1999".

Het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" betreft een actualisatie van deze bestemmingsplannen. Op de wettelijk voorgeschreven wijze (volgend uit de Wro en de vereisten van digitalisering) is naar de inzichten van nu met nieuwe kleuren, bestemmingsnamen en dergelijke in het bestemmingsplan "Son A50" vorm gegeven aan deze actualisatie. Het bestemmingsplan "Son A50" maakt (grote) nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk. In die zin is naast een geactualiseerd plan sprake van een conserverend bestemmingsplan;

- b. zie onze reactie bij onderdeel a.;

Aanvullend hierop merken wij op dat het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" een actualisatie van de vigerende bestemmingsplannen is. Het (ontwerp)bestemmingsplan "Son A50" is conserverend van karakter. Nieuwe ontwikkelingen worden niet opgenomen in het bestemmingsplan. Het onderzoek naar fijnstof was ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan "A50, omlegging Son" resp. "A50, omlegging Son, herziening 1999"

niet actueel. Omdat het bestemmingsplan "Son A50" conserverend van karakter is en dus geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is (nieuw) onderzoek niet aan de orde. De discussie van fijnstof is dan ook een afzonderlijk issue. Indien op grond van onderzoek zou blijken (en dergelijk onderzoek is nu niet voorhanden) dat er zaken aangepakt zouden moeten worden, vormt dit een afzonderlijke overlegsituatie met onder meer rijkswaterstaat. Dit mogelijke onderzoek en het overleg over de uitkomsten ervan vallen derhalve buiten het kader van de onderhavige procedure van het bestemmingsplan "Son A50". De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

30. Inspreker DD te Groningen

Inspreker DD brengt de volgende zienswijze naar voren:

- a. telefonisch is d.d. 3 februari 2011 aangegeven dat de zienswijze alleen betrekking heeft op de belemmeringenstrook. Het overige zoals schriftelijk aangegeven in de zienswijze kan komen te vervallen. Met betrekking tot de belemmeringenstrook wordt opgemerkt dat het gaat om een 12 inch- 66,2 bar hoge druk hoofd aardgastransportleiding. Op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) dient de leiding te worden voorzien van een belemmeringenstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. Verzocht wordt artikel 9 "Leiding" lid 1 onderdeel a.2 aan te vullen met de zinsnede '... met een belemmeringenstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding ...'.

Antwoord

- a. Het verzoek om met betrekking tot de vereiste belemmeringenstrook van 5 meter artikel 9, lid 1 onder a.2 aan te vullen met de zinsnede '... met een belemmeringenstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding ...' is niet overgenomen omdat dan elke soort leiding waar een aparte belemmeringenstrook bij hoort, door ons steeds afzonderlijk bestemd moet worden en afzonderlijk in de planregels omschrijven moet worden. Indien iets aan de leiding veranderd, waardoor ook de belemmeringenstrook wijzigt, zou hiervoor een wijziging c.q. aanpassing van het bestemmingplan en de betreffende planregels moeten plaatsvinden. Wij hebben, om recht te doen aan uw opmerking en tegelijkertijd in te kunnen spelen op eventuele wijzigingen, er voor gekozen om aan de begripsomschrijving van de bestemming "Leiding" toe te voegen dat het gaat om de betreffende leidingen met bijbehorende belemmeringenstrook (die volgt uit wet- en regelgeving, aard van het gebruik van de leiding en dergelijke). De breedte van de belemmeringenstrook wordt niet in de planregels opgenomen, omdat deze per leiding kan verschillen. De breedte van de belemmeringenstrook blijkt wel uit de breedte van de dubbelbestemming op de verbeelding. Wij hebben artikel 9.1 met deze aanvulling aangepast.

31. Inspreker EE te Arnhem

Inspreker EE brengt de volgende zienswijze naar voren:

- a. met betrekking tot de hoogspanningsmasten wordt verzocht de hoogte van de hoogspanningsmasten in artikel 9 lid 2 onderdeel b te wijzigen van 40 meter in 60 meter.

Antwoord

- a. De maximale bouwhoogte van de hoogspanningsmasten als genoemd in artikel 9 lid 2 onder b wordt gewijzigd van 40 meter in 60 meter.

32. Inspreker FF te Boxtel

Inspreker FF brengt de volgende zienswijze naar voren:

- a. het Waterschap verzoekt om nog enkele ontbrekende verbredingen en vijvers, die onderdeel zijn van de legger, overeenkomstig te bestemmen als 'Water'.

Antwoord

- a. De ontbrekende verbredingen en vijvers, zoals op het door het Waterschap verstrekte document zijn aangegeven, worden op de verbeelding als 'Water' bestemd.

33. Inspreker GG te Hoogvliet

Inspreker GG brengt de volgende zienswijze naar voren:

- a. verzocht wordt in om artikel 9.4.3 van de planregels op te nemen dat "... de continuïteit van de brandstofleidingen, energie- en afvalwatervoorziening zijn gewaarborgd ...";
- b. verzocht wordt om de brandstofleidingen van RRP ook op te nemen op het kaartbeeld 'kaart van de bestaande situatie' (bijlage bij de planregels);
- c. de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is nergens te raadplegen. Verzocht wordt de verbeelding alsnog te publiceren;
- d. in het voorontwerpbestemmingsplan waren twee leidingen opgenomen, te weten een – W- (waterleiding) en een –B- (brandstofleiding) op de locatie van de beide brandstofleidingen van RRP. Verzocht wordt om op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan, naast de waterleiding de twee brandstofleidingen te tonen.

Antwoord

- a. de wijzing van artikel 9.4.3 van de planregels in "... de continuïteit van de brandstofleidingen, energie- en afvalwatervoorziening zijn gewaarborgd ..." wordt overgenomen. Artikel 9.3 is om dezelfde reden op dezelfde wijze gewijzigd;
- b. de suggestie om op het kaartbeeld 'kaart bestaande situatie' (opgenomen als bijlage bij de planregels) de brandstofleidingen van RRP op te nemen, wordt niet overgenomen. De brandstofleidingen zijn opgenomen op de verbeelding. De kaart 'kaart bestaande situatie' is bedoeld om de bestaande situatie binnen het plangebied van de situering van de rijbanen weer te geven. Om die reden is de titel van de kaart aangepast in 'kaart bestaande situatie – situering rijbanen' en worden geen andere zaken meegenomen;
- c. de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" is te raadplegen geweest op de (verplicht gestelde) landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. Het is onduidelijk waarom de verbeelding voor u niet te raadplegen was;
- d. wij hebben uw reactie overgenomen. Naast de leiding –W- (waterleiding) zijn nu twee leidingen –B- (brandstofleiding) opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan.

Ambtshalve aanpassingen

Na de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan "Son A50" zijn, aanvullend op de hiervoor aangegeven aanpassingen, nog enkele aspecten naar voren gekomen die om aanpassing vragen. Deze aspecten zijn aangepast in het bestemmingsplan "Son A50".

Het gaat om de volgende aspecten:

- enkele ondergeschikte tekstaanpassingen en aanpassing van kaartjes in toelichting c.q. planregels;
- in de toelichting is paragraaf 4.1 en paragraaf 5.1.2. overeenkomstig de wettelijke voorwaarden aangevuld met de bestaande geluidzonering van het bedrijventerrein Ekkersrijt;
- in de planregels is artikel 1 'Begrippen' aangevuld met het begrip 'andere geluidsgevoelige gebouwen';
- in de planregels is artikel 1 'Begrippen' aangevuld met het begrip 'geluidzone Ekkersrijt';
- wijziging van de tekst artikel 6.1 onder a van "... kaart bestaande situatie ..." in "... kaart bestaande situatie – situering rijbanen ...";
- toevoeging artikel 17.1 'geluidzone – industrie' en vernummering artikel 17 (ontwerpbestemmingsplan) tot artikel 17.2 'veiligheidszone – lpg';
- op de verbeelding is de wettelijke voorwaarde met betrekking tot de bestaande geluidzonering van het bedrijventerrein Ekkersrijt opgenomen als aanduiding 'geluidzone - industrie';
- als gevolg van de besluitvorming door de gemeenteraad op 31 maart 2011 met betrekking tot de grenscorrectie tussen Son en Breugel en de vaststelling van het bestemmingsplan "Blixembosch Noordoost" om de ontwikkeling van de beoogde uitbreiding van de woonwijk "Blixembosch Noordoost" in Eindhoven mogelijk te maken, is het deel van de plangrens van het bestemmingsplan "Son A50" aangepast aan de plangrens van het

bestemmingsplan “Blixembosch Noordoost”. Dit is nodig omdat anders over de woonbestemming van “Blixembosch Noordoost”, door de latere vaststelling van het bestemmingsplan “Son A50” weer een (niet gewenste) verkeersbestemming zou gelden.

~~YYYYY~~