

Nota van zienswijzen

bij het

Ontwerp bestemmingsplan Reconstructie N274

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Overzicht Zienswijzen	4
3.	Behandeling Zienswijzen	5
3.1.	Zienswijze 1	5
3.1.1.	Samenvatting zienswijze	5
3.1.2.	Standpunt raad	5
3.1.3.	Conclusie en aanpassing	7
3.2.	Zienswijze 2	8
3.2.1.	Samenvatting zienswijze	8
3.2.2.	Standpunt raad	8
3.2.3.	Conclusie en aanpassing	8
3.3.	Zienswijze 3	9
3.3.1.	Samenvatting zienswijze	9
3.3.2.	Standpunt raad	9
3.3.3.	Conclusie en aanpassing	10
3.4.	Zienswijze 4	11
3.4.1.	Samenvatting zienswijze	11
3.4.2.	Standpunt raad	11
3.4.3.	Conclusie en aanpassing	11
3.5.	Zienswijze 5	12
3.5.1.	Samenvatting zienswijze	12
3.5.2.	Standpunt raad	12
3.5.3.	Conclusie en aanpassing	13
3.6.	Ambtshalve wijzigingsvoorstellen	14

1. Inleiding

Van 9 juni t/m 20 juli 2016 heeft het ontwerp van het bestemmingsplan “Reconstructie N274” ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond voor een ieder de gelegenheid daarop een reactie kenbaar te maken. Op 22 juni 2016 is voor alle belangstellenden een inloopavond georganiseerd. Tijdens deze dag zijn de belangstellenden geïnformeerd en was er gelegenheid tot het stellen van vragen.

Er zijn in totaal vijf reacties ontvangen. Deze zijn afkomstig van belangenorganisaties en particulieren. Alle reacties zijn samengevat. Bekeken is wat de kernpunten zijn van elke zienswijze. Vervolgens zijn de punten voorzien van een reactie. Er wordt steeds aangegeven of de zienswijze leidt tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

Ontvankelijkheid

Alle vijf ontvangen reacties zijn binnen de zes weken termijn ontvangen en zijn daarmee ontvankelijk.

2. Overzicht Zienswijzen

Schriftelijk

1. Maatschap Hupperetz, Echterbaan 1A, 6451 PA Schinveld, d.d. 18 juli 2016, ingekomen d.d. 19 juli 2016;
2. LLTB, Postbus 960, 6040 AZ Roermond, d.d. 19 juli 2016, ingekomen d.d. 20 juli 2016;
3. Fietzersbond, afdeling Parkstad Limburg, Klingbenden 54, 6441 KP Brunssum, d.d. 18 juli 2016, ingekomen d.d. 20 juli 2016;
4. Wandelnet, Hereweg 37, 6373 VE Landgraaf, d.d. 18 juli 2016, ingekomen d.d. 20 juli 2016;

Mondeling

5. De heer M. de Haan, Echterbaan 21, 6451 PA Schinveld, d.d. 20 juli 2016, mede namens vier buurtbewoners:
 - J. en A. Scherz, Echterbaan 3, 6451 PA Schinveld;
 - Fam. De Vries, Echterbaan 9, 6451 PA Schinveld;
 - Mevr. M. Veldpaus, Echterbaan 13, 6451 PA Schinveld;
 - T.J. Jaegers, Echterbaan 17, 6451 PA Schinveld.

3. Behandeling Zienswijzen

3.1. Zienswijze 1

3.1.1. Samenvatting zienswijze

Opmerking vooraf: in de zienswijze wordt uitgegaan van het schetsontwerp van de provincie Limburg, zoals dat tijdens het overleg van 11 juli 2016 voorhanden was.

Indieners zijn van mening, dat de N274 specifiek op het gedeelte tussen de geplande turbotondes ter hoogte van Esso en Lukoil, het landbouwverkeer geen potentiële belemmering zal veroorzaken in de door de provincie Limburg beoogde doorstroming, wegens de korte afstand (circa 450 meter) van het weggedeelte waar slechts 1 rijbaan voorhanden is. Bovendien is het landbouwverkeer wel toegestaan ten noorden van de rotonde bij Lukoil richting Duitsland.

Voor het geval het landbouwverkeer niet op de N274 mag rijden, zou de reconstructie van de parallelweg over de gehele lengte moeten voldoen aan een breedte van minimaal 6.50 meter, inclusief een aanpassing van de toegangen van de parallelweg. Dit in verband met de bereikbaarheid (o.a. voor hulpdiensten en veetransport/landbouwverkeer), verkeersveiligheid (met name voor het langzaam verkeer) en de passeerbaarheid (geschikt voor het passeren van brede landbouwmachines).

Wat betreft de toegangen tot de parallelweg gaat het om een goede zichtbaarheid en de aanpassing van de draaicirkels/bochten en de steilheid.

Met een aanpassing van de parallelweg tot een minimale breedte van 6.50 meter met bijv. grasbetonplaten, een verbetering van de aansluiting bij de Merkelbekerstraat, verbetering van het zicht ter hoogte van de Merkelbekerstraat en bij de versmalling Lukoil, geen drempels realiseren en een bebording “bestemmingsverkeer”, zou aan de zienswijze kunnen worden tegemoet gekomen.

Verder is het wenselijk de openbare verlichting over het volledige tracédeel van de N274 tussen de rotondes van de Esso en Lukoil door te zetten, zodat ook de verkeersveiligheid van langzaam verkeer op de parallelweg is gegarandeerd.

Als gevolg van het weren van landbouwverkeer op de N274 zal het verkeer op de parallelweg toenemen. Dit maakt het noodzakelijk dat de breedte van de parallelweg over de volledige lengte minimaal 6.50 meter bedraagt.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient de bereikbaarheid van het bedrijf gegarandeerd te zijn. Dit geldt tevens voor de bereikbaarheid in de winter bij sneeuwval en/of vriezen. Gezien het feit dat de parallelweg dan onderdeel uitmaakt van de provinciale wegen, dient de parallelweg door de provincie voldoende te worden “vrij” gehouden.

3.1.2. Standpunt raad

De zienswijze heeft met name betrekking op de inrichting van de N274 en de parallelweg. Dit zijn zaken die zijn geregeld in de schetsen voor de weginrichting (Voorlopig Ontwerp). In het ontwerp bestemmingsplan is de totale tracébreedte, waar de reconstructie betrekking op heeft, opgenomen met de bestemming “verkeer”. Volgens de bijbehorende regels zijn de voor “verkeer” aangewezen gronden bestemd voor:

- a. wegen, met niet meer dan 2 x 2 rijstroken, alsmede parallelrijbanen, opstelstroken, in- en uitvoegstroken, rotondes, op- en afritten en de daarbij behorende bermen en taluds;
- b. voet- en fietspaden;
- c. een ecopassage;
- d. een fietsbrug inclusief een kunstobject;
- e. voorzieningen van openbaar nut;
- f. onderdoorgangen, viaducten en andere kunstwerken;
- g. water, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- h. bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals parkeer- en verkeersvoorzieningen, bermen en taluds en straatmeubilair.

De geplande bestemming “verkeer” maakt de reconstructie planologisch mogelijk. De exacte weginrichting (snelheid, bebording en bewegwijzering, verlichting en dergelijke) maakt geen deel uit van het bestemmingsplan, maar wordt vastgelegd in een weginrichtingsplan (Definitief Ontwerp). Zaken als onderhoud, strooiroutes e.d. behoren tot de reguliere taken van de wegbeheerder. Ook deze maken geen deel uit van het bestemmingsplan.

De hoofdrijbaan N274 zal in toekomstige situatie niet opengesteld worden voor landbouwverkeer, overeenkomstig het provinciaal beleidskader ‘Kwaliteitsnet Landbouwverkeer’. In het belang van de verkeersveiligheid en doorstroming dient het ‘snelle’ doorgaand verkeer en het ‘langzaam’ verkeer gescheiden te worden.

De hoofdrijbaan N274 vanaf de rotonde N274-Jabeekerstraat richting het noorden is wel toegankelijk voor landbouwverkeer, omdat in het verlengde van de N274, op Duits grondgebied het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan L410 toegestaan wordt. In de huidige situatie is ter plaatse geen parallelvoorziening voor landbouwverkeer aanwezig. Hier is, behoudens de te realiseren weefvakken nabij de nieuwe turborotonde, alleen constructief onderhoud van de hoofdrijbaan N274 gepland.

Desondanks kan naar aanleiding van de zienswijze worden aangegeven dat overeenkomstig het bestuurlijk overleg van 11 juli 2016, tussen de gemeente Onderbanken, provincie Limburg, LLTB en indieners, de volgende toezeggingen zijn gedaan:

- 1) Provincie Limburg bekijkt of het mogelijk is om aan weerszijden van de parallelweg langs de N274 ter hoogte van de Merkelbeekerstraat en de Kneijkuilerweg, bebording in te passen waarmee wordt aangegeven dat de parallelweg bestemd is voor bestemmingsverkeer en landbouwverkeer.
NB: *de parallelweg zal toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer, met uitzondering van doorgaand landbouw- en (brom-/)fietsverkeer.*
- 2) I.v.m. goede passeerbaarheid op de parallelweg heeft provincie Limburg gekeken naar de mogelijkheden in het nader te detailleren civieltechnisch ontwerp. Hierbij gaat de voorkeur uit naar bermverharding, bijvoorbeeld grasbetonstenen, aan de oostzijde van de parallelweg (tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan).
Waar en hoe ver deze grasbetonstenen aangebracht kunnen worden is mede afhankelijk van het ruimtebeslag, afwateringsvoorzieningen en kabels en leidingen ervan uitgaande dat er minimaal 1 meter draagkrachtige berm over het traject mogelijk is.
NB: *aan de oostzijde van de her in te richten parallelweg (breedte 5,50 meter) zal deze uitgebreid worden met maximaal 1,00 meter bermverharding in de vorm van grasbetonstenen.*
- 3) Provincie Limburg bekijkt de mogelijkheden om de aansluiting van de parallelweg op de Merkelbeekerstraat te optimaliseren (afvlakken van horizontale en verticale bogen) en daarbij wordt eveneens meegenomen, de afwateringsvoorziening(en) nabij deze aansluiting. Aanpassingen worden in het nader te detailleren civieltechnisch ontwerp meegenomen.

NB: het civiel technisch ontwerp zal nader uitgewerkt worden overeenkomstig de geldende ontwerprichtlijnen Handboek Wegontwerp, waarbij rekening gehouden wordt met een maatgevend normvoertuig (landbouwvoertuig met aanhanger van 18 meter).

Ten aanzien van de openbare verlichting stelt de provincie Limburg een verlichtingsplan op volgens de vigerende richtlijn 'Richtlijn Openbare Verlichting' (ROVL-2011), respectievelijk het beleidsdocument 'Openbare wegverlichting provinciale wegen' (2011-2015).

Met betrekking tot de bereikbaarheid van de parallelweg in de winter (gladheidbestrijding en sneeuwvrij houden) kan worden aangegeven dat dit onderdeel uitmaakt van de verplichting van de wegbeheerder.

De bereikbaarheid van aanliggende percelen tijdens uitvoering zal in goed overleg met betreffende perceeleigenaren en/of gebruikers worden afgestemd.

3.1.3. Conclusie en aanpassing

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

3.2. Zienswijze 2

3.2.1. Samenvatting zienswijze

Als gevolg van het verbod voor landbouwverkeer op de N274 dient de bereikbaarheid van de bedrijven en de belendende percelen aan de parallelweg te worden gewaarborgd. Het (doorgaande) landbouwverkeer dient vlot, verkeersveilig en functioneel, zonder teveel obstakels zijn weg te kunnen vervolgen. Hierbij dient vooral gelet te worden op de maatvoering van hedendaags landbouwverkeer en dat elkaar tegemoetkomend (landbouw)verkeer elkaar goed kan passeren.

Ook de verkeersveiligheid van wandelaars en fietsers moet op de parallelweg voldoende zijn gegarandeerd.

Een verbreding van de minimale breedte van de parallelweg van 5,50 meter naar 6,50 meter wordt gezien als een oplossing. Dit geldt tevens voor een afvlakking van de bochten. Op diverse punten dient het overzicht (nabij aansluiting Merkelbekerstraat en nabij Lukoil) en het gehele zicht op de parallelweg te worden verbeterd. Dit komt de veiligheid en doorstroming van het verkeer ten goede. Een deugdelijke verlichting van het hele traject zou wenselijk zijn.

De bereikbaarheid van de bedrijven voor hulpdiensten moet gegarandeerd zijn.

De parallelweg dient goed te worden onderhouden en er dient aandacht te zijn voor gladheidsbestrijding/tijdig sneeuwvrij maken.

Als gevolg van het weren van landbouwverkeer op de N274 zal het verkeer op de parallelweg toenemen. Om die reden is het dringend noodzakelijk de voorgestelde aanpassingen uit te voeren, zodat de bedrijfseconomische gevolgen voor de landbouw beperkt blijven en de verkeersonveilige situaties worden voorkomen.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient de bereikbaarheid van de bedrijven en percelen gewaarborgd te blijven.

3.2.2. Standpunt raad

Zie 3.1.2.

Aanvullend wordt gesteld dat de verkeersveiligheid voor iedere weggebruiker voorop staat.

3.2.3. Conclusie en aanpassing

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

3.3. Zienswijze 3

3.3.1. Samenvatting zienswijze

De reconstructiewerkzaamheden aan de N274 leiden voornamelijk tot een verbetering van de situatie voor het snelverkeer. Het extra ruimtebeslag hiervoor gaat ten koste van de huidige aanwezige fietsvoorzieningen.

De rotonde Jabeekerstraat – Kneijkuilerweg is door de realisering van een fietsbrug niet meer van alle richtingen gelijkwaardig te kruisen. De doorgaande route via de parallelweg van en naar Brunssum dreigt te vervallen.

Door deze gedeeltelijke compenserende fietsvoorzieningen veroorzaken de plannen een aanzienlijke vermindering van de fietsvoorzieningen langs de N274. Deze gedeeltelijke degradatie strookt niet met het provinciale beleid voor de instandhouding en verbetering van fietsvoorzieningen.

Hoewel de keuze voor een brug al vast ligt, wilde indiener van de zienswijze liever in een vroeger stadium bij de planvorming betrokken zijn geweest. Toen had een alternatief in de vorm van een tunnel eventueel nog afgewogen kunnen worden. Onder acceptatie van de keuze voor een fietsbrug, kleven daaraan nog twee grote gebreken:

- Een brug is weliswaar een veilige manier om de turborotonde te passeren, maar deze kruising is slechts diagonaal van twee kanten te kruisen in plaats van vier zijden. De brug mist derhalve de functionaliteit voor het gebruik door fietsers.
- De doorgaande fietsroute langs de N274 van en naar Brunssum is grotendeels geblokkeerd. Voor doorgaand fietsverkeer is het een omweg om de route via het centrum van Schinveld te rijden. Een rechtstreekse route langs de N274 ligt hier meer voor de hand.

De bestaande route dient in stand te blijven en het liefst tweezijdig langs de N274. Voor de oostzijde moeten hier nog enkele ontbrekende schakels worden hersteld. Indien dit niet mogelijk is, dient in ieder geval de route aan de westzijde als volwaardige route in twee richtingen berijdbaar te zijn, inclusief een verbreding van het fietspad voor twee richtingen naar Duitsland. In dat geval is op enkele plekken nog een aanpassing nodig (veilige aansluiting in Brunssum, een fietsvriendelijke onderdoorgang van de ecopassage, een mogelijkheid om linksaf te slaan bij de Leuperweg, een oversteekmogelijkheid in twee richtingen bij het tankstation Lukoil, e.d).

3.3.2. Standpunt raad

De noodzaak voor de reconstructie is een direct gevolg van het realiseren van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL). Als onderdeel van het hoofdwegennet zal de BPL een hoge verkeersintensiteit kennen, waarvan een substantieel deel gebruik zal maken van de N274, welke daar dit moment niet op berekend is. De maatregelen van de reconstructie zijn bedoeld om het verkeer, als gevolg van de infrastructurele ontwikkelingen in de regio (BPL, B56n), op de N274 veilig en adequaat af te kunnen wikkelen.

Voorafgaande aan de bestemmingsplanprocedure zijn diverse openbare inloopmomenten geweest, waar eenieder in de gelegenheid is gesteld om vragen, belangen, opmerkingen etc. kenbaar te maken.

In dit bestemmingsplan is een afweging gemaakt van alle relevante belangen. Dit heeft geleid tot het thans voorliggende plan, waarvan het tracé en de voorziening in de vorm van een fietsbrug deel uit maken.

Met betrekking tot de doorgaande route langs de N274 kan gesteld worden dat zorgvuldig naar de huidige en gewenste fietsstructuren is gekeken. Uit tellingen blijkt dat:

- o het huidige fietspad, van/naar de Brunssummerstraat richting Brunssum, aan de oostzijde van de N274 momenteel de grootste fietsstroom bedraagt. Dit enkelzijdig fietspad wordt in 2

richtingen bereden. Daarom zal dit fietspad worden vervangen door een nieuw fietspad, dat in twee richtingen bereden kan worden;

- het aantal fietsers van/naar de Leuperweg – Brunssummerstraat gering is. De Merkelbekerstraat maakt de oost-westverbinding (van/naar Schinveld – Merkelbeek) via de bestaande tunnel onder de N274 hier goed mogelijk;
- een aanzienlijk aantal fietsers gebruik maakt van de route Kneijkuilerweg – Jabeekerstraat en vice versa. Om deze fietsers in de toekomst veilig de provinciale weg N274 bij de geplande turbotonde te laten kruisen is vanuit verkeersveiligheid een ongelijkvloerse oplossing een must;
- het aantal fietsers van/naar Duitsland (noord-zuidverbinding) gering is. Fietsers vanuit Duitsland richting het zuiden kunnen:
 - met een geringe omrijbeweging (via de gemeentelijke weg: Kneijkuilerweg), gebruik maken van de nieuwe fietsbrug. Vervolgens zullen zij door de kern van Schinveld richting Brunssum geleid worden. Deze geringe 'omrijbeweging' is niet optimaal maar wordt wel acceptabel geacht, mede gelet op het overwegend recreatief karakter van deze beperkte fietsstroom;

of

- tussen de nieuwe turbotondes Lukoil en Esso aan de westzijde van de N274, ter plaatse van de parallelweg, blijven rijden. Deze parallelweg is in beide richtingen toegankelijk voor fietsverkeer (noord/zuid en zuid/noord). Hierbij dienen deze wel de Kneijkuilerweg gelijkvloers zoals in de huidige situatie te kruisen. De Kneijkuilerweg betreft een gemeentelijke weg, 1x2 rijstroken, met een beduidend lager verkeersaanbod dan de provinciale weg N274, zodat hier geen verkeersveiligheidsrisico's bestaan.

Wat betreft het op enkele plekken langs de N274 faciliteren van de noord/zuid verbinding voor fietsers, kan gesteld worden dat ter plaatse van de Leuperweg, aansluiting Brunssum (ter hoogte van rotonde Haefland) en Kneijkuilerweg deze zowel in de huidige als toekomstige situatie aanwezig is.

De ecopassage bij de Merkelbekerbeek faciliteert niet in de noord-zuid verbinding, maar in oost-west richting. Deze passage biedt de mogelijkheid voor voetgangers, al dan niet met de fiets aan de hand, de ongelijkvloerse oversteek te maken vanaf de Echterbaan naar de kern van Schinveld (en omgekeerd).

Overigens kan een zienswijze uitsluitend worden ingebracht tegen onderdelen die deel uitmaken van het voorliggende bestemmingsplan. De aanpassing van het fietspad in Brunssum valt buiten de projectgrenzen (onderdeel Provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg).

3.3.3. Conclusie en aanpassing

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

3.4. Zienswijze 4

3.4.1. Samenvatting zienswijze

Indiener van de zienswijze onderschrijft de zienswijze van indiener 3.

3.4.2. Standpunt raad

Zie 3.3.2.

3.4.3. Conclusie en aanpassing

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

3.5. Zienswijze 5

3.5.1. Samenvatting zienswijze

Ter voorkoming van sluipverkeer over de ventweg tussen Haefland en Echterbaan 21 is het wenselijk ter hoogte van de huidige betonblokken een tractorsluis te realiseren. Vóór de reconstructie en de aanleg van de Buitenring was hier namelijk ook geen autoverkeer mogelijk.

Voor de bewoners van woningen aan de Echterbaan 3 t/m 21 bestaat geen goede rechtstreekse voet- en fietsverbinding met de kern Schinveld. De aan te leggen ecopassage is bij slecht weer waarschijnlijk te nat. De locatie is gepland op het laagst gelegen deel van de weg. Daarnaast is een voetgangerstunnel een sociaal onveilige wijze om aan de overkant van de weg naar de kern van Schinveld te komen. Gelet op de lengte van de benodigde tunnel en de beschikbare breedte is het onmogelijk hier een aanvaardbare inpassing te maken. Het voorstel is om hier een eenvoudige voet- en fietsbrug over de N274 te realiseren.

De huidige rotonde maakt deel uit van het “rondje van Merkelbeek”. De aanleg van de ecopassage met de mogelijkheid voor voetgangers en fietsers is wellicht prima voor deze recreant. Echter, als verbinding vanuit het oogpunt van de bewoners is dit onvoldoende en zeer ongewenst. Bewoners moeten bij alle weersomstandigheden en op elk tijdstip veilig en schoon de kern van Schinveld kunnen bereiken, bijv. voor de bushalte in de Brunsummerstraat.

Daarnaast bestaat de vrees voor het ontstaan van een nieuwe hangplek voor ongenodigde gasten.

De exacte inrichting van de hoofdrijbaan en/of de ventweg is (nog) niet voorhanden, waardoor geen duidelijkheid bestaat of een of beide wegen dicht bij de woningen gesitueerd worden. Dit in verband met eventuele extra geluidsoverlast in en om de woningen.

3.5.2. Standpunt raad

De geplande bestemming “verkeer” maakt de reconstructie planologisch mogelijk. De exacte weginrichting (bebording, inrichting e.d.) maakt geen deel uit van het bestemmingsplan, maar wordt vastgelegd in een weginrichtingsplan (Definitief Ontwerp).

Desondanks kan naar aanleiding van de zienswijze worden aangegeven dat de huidige betonblokken zijn aangebracht in de tijdelijke situatie als gevolg van de werkzaamheden Buitenring Parkstad Limburg (BPL). In de toekomstige situatie, na de reconstructie N274 (waarin de nieuwe parallelweg Echterbaan wordt aangesloten op de reeds gerealiseerde parallelweg), is de doorstroming op de hoofdrijbaan N274 dusdanig dat er geen sluipverkeer op de parallelweg wordt verwacht. Vooralsnog worden er geen maatregelen voorzien.

De ecopassage is bedoeld als natuurlijke verbinding van de Merkelbekerbeek. Daarnaast dient deze passage te functioneren als een ongelijkvloerse verbinding voor recreanten **en** de bewoners van de Echterbaan. Om duidelijkheid te verschaffen wordt de totale ecopassage gescheiden in twee separate onderdoorgangen, te weten:

1. een ecopassage uitsluitend bedoeld voor de passeermogelijkheid voor diersoorten en/of water (Merkelbekerbeek);
2. een functionele verbinding voor voetgangers, al dan niet met een fiets aan de hand. Deze separate verbinding kan zowel door recreanten als de bewoners van de Echterbaan gebruikt worden. Deze verbinding wordt zo ingericht dat het veilig en schoon dagelijks gebruik (voldoende hoogte, licht(inval), droog, etc.) mogelijk maakt. Derhalve zal deze voorziening een rechtstreekse verbinding vormen met de kern Schinveld.

Nadere detaillering en uitwerking van beide onderdoorgangen zal plaatsvinden bij verdere uitwerking van het civieltechnisch ontwerp. Hierbij zullen de bewoners van de Echterbaan betrokken worden. Wij achten de zienswijze op dit onderdeel gegrond.

De vrees voor het ontstaan van een nieuwe hangplek voor ongenode gasten richt zich niet tegen de in het plan toegekende bestemming, maar is een kwestie van inrichting van de betreffende voorziening en zo nodig handhavend optreden.

De ligging van de hoofdrijbaan en parallelweg zijn weergegeven op het civieltechnisch ontwerp. De hoofdrijbaan N274 wordt uitgebreid van 1x2 naar 2x2 rijstroken. Deze uitbreiding vindt deels plaats richting de woningen van de Echterbaan. De parallelweg wordt versmald en behoudt de aansluiting aan de zijde van de woningen van de Echterbaan.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de voorgenomen reconstructie voldoet aan het wettelijk kader, de Wet geluidhinder. De geluidbelasting één jaar voor de reconstructie en de belasting tien jaar na gereedkoming van de reconstructie is per woning bepaald en overschrijdt de wettelijke normen niet. De geluidbelasting per woning is terug te vinden in bijlage 8 van het bestemmingsplan.

3.5.3. Conclusie en aanpassing

De zienswijze leidt tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan, ten aanzien van de ecopassage Merkelbekerbeek. De voetgangerstunnel zal expliciet worden benoemd in de regels, onder artikel 5, lid c. De onderdoorgang is toelaatbaar volgens regel 5 lid g.

In de regels zal artikel 5, lid c worden gewijzigd en dit lid zal luiden: "een ecopassage met een gescheiden voetgangerstunnel ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecopassage'".

De verbeelding hoeft niet te worden aangepast, de voetgangerstunnel kan ten noorden van de Merkelbekerbeek worden ingepast binnen de contouren van de aanduiding .

Voor het overige leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

3.6. Ambtshalve wijzigingsvoorstellen

Plancorrecties:

1. Ten noordoosten van de turborotonde N274 –Jabeekerstraat zal de plangrens aangepast worden aan de feitelijke gebruiksgrens. Hier zal het plangebied kleiner worden. Het betreft een zeer ondergeschikte plancorrectie.
2. Ten noordwesten van de turborotonde N274 –Brunsummerstraat zal de plangrens aangepast worden aan de feitelijke gebruiksgrens. Hier zal het plangebied groter worden. Ook dit is slechts een zeer marginale aanpassing.
3. Ten noordoosten van de ecopassage Merkelbekerbeek zal de plangrens aangepast worden aan de feitelijke gebruiksgrens. Hier zal het plangebied groter worden:

De plancorrecties worden verwerkt op de verbeelding.