

Responsnota ontwerp-bestemmingsplan De Beekse Akkers – Ontsluiting Lieshoutseweg

Notitie met betrekking tot de ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan.

Overeenkomstig het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht juncto artikel 3.8 lid 1 en 6.14 van de Wet ruimtelijke ordening heeft met ingang van maandag 14 oktober 2013 tot en met maandag 25 november 2013 voor een ieder het ontwerp-bestemmingsplan De Beekse Akkers – Ontsluiting Lieshoutseweg ter inzage gelegen.

De tervisielegging is overeenkomstig het bepaalde in de voornoemde wetsartikelen bekendgemaakt in de gemeentelijke publicatiekast, in de editie van de Nederlandse Staatscourant van vrijdag 11 oktober 2013, in de Laarbeeker van vrijdag 11 oktober 2013 en langs elektronische weg (gemeentelijke website en www.ruimtelijkeplannen.nl). Voorafgaande aan deze formele tervisielegging heeft in de Laarbeeker van vrijdag 16 augustus 2013 een bekendmaking ex artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening plaatsgehad.

Daarbij is mededeling gedaan van de bevoegdheid van een ieder gedurende de termijn van terinzagelegging schriftelijk dan wel mondeling een zienswijze kenbaar te maken omtrent het ontwerp-bestemmingsplan De Beekse Akkers - Ontsluiting Lieshoutseweg.

Omtrent het ontwerp-bestemmingsplan is één schriftelijke zienswijze en één mondelinge zienswijze ontvangen van de volgende personen (hierna: reclamanten). Tussen haakjes is de datum van ontvangst weergegeven:

1. De heer F.B. Blok, Merenstein 2 te Beek en Donk (15 november 2013);
2. Familie Berkers e.a., Rijbroeksedreef 6 te Beek en Donk (22 november 2013).

Ook zijn op grond van het voorontwerp-bestemmingsplan ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening adviezen ontvangen van:

1. Provincie Noord-Brabant, Brabantlaan 1 te 's-Hertogenbosch.
Per brief van 26 september 2013 heeft de provincie medegedeeld geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen.
2. Waterschap Aa en Maas, Pettelaarpark 70 te 's-Hertogenbosch.
In de brief van 7 oktober 2013 stemt het waterschap in met het plan. Wél wordt verzocht om de nieuwe normen voor het berekenen van de bergingsvijver aan de waterparagraaf toe te voegen. De maat van de bergingsvijver in De Beekse Akkers voldoet overigens ook aan de huidige norm.

Beide reacties maken deel uit van het Bijlagenboek, behorende bij het ontwerp-bestemmingsplan.

Onderstaand worden samenvattend de ingebrachte zienswijzen weergegeven en direct aansluitend van een reactie voorzien. Het feit dat de zienswijzen gecomprimeerd zijn weergegeven betekent niet dat die onderdelen van de zienswijze die niet expliciet worden genoemd, niet in de beoordeling zijn betrokken. De zienswijze is geheel beoordeeld.

1. De heer F.B. Blok, Merenstein 2 te Beek en Donk.

Zienswijze

Reclamant is het niet eens met de beoogde 'tijdelijke situering' van de aansluiting van De Beekse Akkers op de Lieshoutseweg. Hij verkiest een aansluiting op de 'definitieve' locatie, ter hoogte van de Orchideestraat. Hij heeft hiervoor de volgende argumenten:

- a. Een tijdelijke aansluiting is geldverspilling. Het is verstandiger om één keer geld uit te geven aan een goede, veilige en definitieve oplossing: een rotonde ter hoogte van de Orchideestraat;
- b. Een rotonde is een veiliger oplossing dan de beoogde haakse aansluiting. Op de definitieve locatie mengt het verkeer vanuit De Beekse Akkers en de Orchideestraat zich op een vloeiende en veilige manier met het verkeer op de Lieshoutseweg. Op de beoogde tijdelijke locatie ontbreekt de ruimte voor een rotonde;
- c. Ook het fietsverkeer bij de oversteek Berkendijkje profiteert van de rotonde doordat de verkeerssnelheid op de Lieshoutseweg wordt teruggebracht. Automobilisten moeten immers afremmen voor de rotonde;
- d. De snelheidsreductie ten gevolge van de aanleg van een rotonde verbetert ook het woonklimaat in De Beekse Akkers en aan de Leliestraat. De hoge rijsnelheid op de Lieshoutseweg heeft een hoge geluidsbelasting tot gevolg op de gevels van de aanliggende woningen;
- e. De hoofdontsluiting binnen De Beekse Akkers maakt een rechtstreekse verbinding mogelijk tussen de Lieshoutseweg en de Oranjelaan. Deze route passeert de beoogde speelgelegenheid aan het Isidorusplein. Dit is kindonveilig. Deze potentiële sluiproute creëert extra verkeer binnen De Beekse Akkers. Beter is een rechtstreekse verbinding tussen een rotonde aan de Orchideestraat en de Blokskampsedreef (aansluiting op Oranjelaan). Dit voorkomt extra (ongewenste) verkeersbewegingen binnen de woonwijk (sluipverkeer);
- f. De aansluiting is o.a. in strijd met het hoofddoel van de landelijke Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte ('waarborgen van een leefbare en veilige omgeving').

Reactie

Ad a.

De nu beoogde aansluiting op de Lieshoutseweg is zeer waarschijnlijk geen tijdelijke, maar een definitieve oplossing. Het Masterplan De Beekse Akkers (2005) - met daarin opgenomen een aansluiting ter hoogte van de Orchideestraat - is inmiddels ingehaald door de werkelijkheid. Demografische ontwikkelingen en de terugslag op de woningmarkt nopen tot gematigd realisme. Het ligt dan ook niet in de lijn der verwachting dat de aanvankelijk nagestreefde omvang van De Beekse Akkers nog zal worden bereikt. De gemeente gaat nu uit van 60 procent van het aanvankelijk voorziene aantal woningen. Dit betekent ook dat de verkeersproductie vanuit De Beekse Akkers geringer zal zijn dan voorzien. De aanleg van een rotonde is vanuit dit aspect - het voorkomen van wachtrijen in De Beekse Akkers - dan ook niet meer te rechtvaardigen. Dit neemt overigens niet weg dat er andere redenen kunnen zijn om een rotonde aan te leggen.

Daarnaast zijn de gronden benodigd voor de aanleg van een aansluiting en rotonde ter hoogte van de Orchideestraat, door de gemeente niet onder acceptabele voorwaarden te verwerven. Deze gronden aan de zuidzijde van de Lieshoutseweg zijn nog vóór de start van de planvorming door enkele ontwikkelende partijen aangekocht. Nu volharden in het realiseren van deze rotonde bij de Orchideestraat zou - met het huidige inzicht en perspectief - in hogere mate getuigen van onverantwoorde uitgaven. Dit zou pas echt de kwalificatie geldverspilling rechtvaardigen.

Ad. b.

De gemeente kan niet ontkennen dat een rotonde een veiliger oplossing is dan een haakse aansluiting. Echter, reclamant geeft zelf aan dat de ruimte voor een rotonde bij de nu beoogde aansluiting ontbreekt. Daarmee is een conventionele, haakse aansluiting nog niet als onveilig te kwalificeren, hoogstens als minder veilig dan een rotonde.

De gemeente stelt alles in het werk om in overleg met de provincie Noord-Brabant (eigenaar van de Lieshoutseweg) een zo veilig mogelijke haakse aansluiting te creëren, zowel gezien vanuit De Beekse Akkers als vanuit de Lieshoutseweg. Inmiddels heeft de provincie Noord-Brabant op 5 juli 2013 een vergunning verleend voor het veranderen van de provinciale weg N615 in verband met het maken van een zijweg-aansluiting. Hierbij is getoetst aan de Verordening we-

gen Noord-Brabant 2010 waarin aspecten als verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en overige belangen zijn meegenomen.

Ad. c.

De afstand van een rotonde bij de Orchideestraat tot aan de oversteek Berkendijkje bedraagt 390 meter. Dit is voor een automobilist meer dan voldoende om ter hoogte van het Berkendijkje de beoogde kruissnelheid alweer te hebben bereikt. De gemeente gelooft dus niet in dit beweerdelijke positieve effect van deze rotonde.

De afstand van de nu voorziene haakse aansluiting tot aan de oversteek Berkendijkje bedraagt slechts 250 meter. De ervaring leert dat de aanwezigheid van een haakse aansluiting en een nieuwe invoegstrook (op de Lieshoutseweg) de automobilist eveneens visuele prikkels geeft die de rijsnelheid positief neerwaarts beïnvloeden. Alhoewel nu nog niet aantoonbaar, sluit de gemeente daarom niet op voorhand uit dat de nu beoogde nieuwe situatie wel degelijk een gunstig effect heeft op de rijsnelheid ter hoogte van het Berkendijkje.

Ad. d.

In de voorbereiding op woningbouwplan De Beekse Akkers zijn in 2006 – ter voldoening aan de basiseis 'een goede ruimtelijke ordening' – een akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Uit beide onderzoeken blijkt dat geen sprake is van onacceptabele normoverschrijding en dat voldoende woonkwaliteit is gewaarborgd.

Hierbij dient te worden aangetekend dat het akoestisch onderzoek - volgens de wettelijke voorschriften - is uitgevoerd op basis van de maximaal toegestane rijsnelheid op de Lieshoutseweg (50 km/uur). Helaas wordt deze rijsnelheid met enige regelmaat overschreden omdat de uiterlijke kenmerken van de weg niet overeenkomen met de functie van de weg.

De gemeente denkt de rijsnelheid op de Lieshoutseweg dan ook effectief te kunnen beïnvloeden door een herinrichting. Gemeente en provincie zijn voornemens om niet alleen de asfaltdeklaag te vernieuwen, maar ook het breedteprofiel te herzien en andere zijdelingse knelpunten aan te pakken.

De Lieshoutseweg toont zich nu nog als een randweg die uitnodigt om de maximaal toegestane snelheid te overtreden. Beide partijen streven een weg na die zich meer toont als dorpsas, een as die de kern Beek en De Beekse Akkers niet meer hard scheidt, maar vriendelijk in elkaar laat vloeien. Met name een smaller profiel en de aanwezigheid van bomen (tweezijdig indien de beschikbare ruimte dit toelaat) leidt tot een visuele wegversmalling en dientengevolge een lagere snelheid. Doelstelling is in 2015 de uitvoering te kunnen starten. De voorbereidingen zijn in volle gang.

Gemeente en politie Zuidoost-Brabant zijn bovendien overeengekomen op de Lieshoutseweg (N615) de komende jaren extra te controleren op rijsnelheid en hiertegen handhavend op te treden.

Ad. e.

De gemeente heeft begrip voor de bezorgdheid over een mogelijke sluiproute. Een wijk van deze omvang vergt nu eenmaal twee hoofdontsluitingen. En door de ligging in de oksel van de Lieshoutseweg en de Oranjelaan ligt sluiptverkeer op de loer.

Toch is het te vroeg om nu al maatregelen te nemen of aan te kondigen. De gemeente sluit op basis van feitelijke gegevens namelijk niet uit dat de overlast van sluiptverkeer in De Beekse Akkers beperkt zal zijn. Het potentiële sluiptverkeer bestaat enkel uit het verkeer dat bij de provinciale kruising hetzij de richting Oranjelaan - Lieshoutseweg kiest of Lieshoutseweg - Oranjelaan. Uit provinciale gegevens onttrokken aan de verkeersregelininstallatie blijkt dat dit aandeel (924 respectievelijk 912 motorvoertuigen per etmaal) op de totale verkeersintensiteit Lieshoutseweg en Oranjelaan beperkt is. Het gaat om ongeveer 7 à 8 procent. Bovendien, zonder wachtrijen op beide wegen is er voor automobilisten geen aanleiding om een sluiproute door De Beekse Ak-

kers te nemen. Uit cijfers blijkt dat wachtrijen zich alleen voordoen in de ochtend- of avondspits in combinatie met een openstaande Beekse brug.

Op 13, 15 en 17 februari 2006 zijn tijdens de spits metingen uitgevoerd bij de Beekse brug om de wachtrijlengtes te bepalen. Uit dit onderzoek bleek dat de wachtrijlengtes niet langer zijn dan 645 meter, hetgeen overeenkomt met de afstand van het provinciale kruispunt tot aan de nu beoogde aansluiting. Na dit onderzoek zijn met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over de openstelling van de Beekse brug. In de spitsperiode mag de brug maximaal één keer per uur open gaan. Hierdoor staan er minder vaak lange wachtrijen op de Lieshoutseweg en zal ook in de spits minder vaak aanleiding bestaan om de sluiproute te nemen door De Beekse Akkers.

Daarmee beweert de gemeente nadrukkelijk niet dat er geen sluiproute zal ontstaan door De Beekse Akkers. Dit zal uiteindelijk ook worden bepaald door het individuele gedrag van automobilisten. Maar op grond van de bovenstaande feiten is er aanleiding om niet op voorhand uit te gaan van een onacceptabele sluipsituatie. Het devies is dus: eerst monitoren, dan eventueel maatregelen treffen.

De suggestie van reclamant om een rechtstreekse verbinding te realiseren tussen de aansluiting op de Lieshoutseweg (Vrijenborgsedreef) en de aansluiting op de Oranjelaan (Blokscampsedreef) onderschrijft de gemeente niet. De kans op sluipverkeer neemt dan toe en bovendien wordt de mogelijke hinder dan afgewenteld op de toekomstige bewoners aan beide dreven.

Deze rechtstreekse verbinding wordt overigens tijdelijk als bypass aangelegd op het moment dat de herinrichting van de Oranjelaan ten uitvoer zal worden gebracht.

Ad. f.

Leefbaarheid en veiligheid zijn lastig te definiëren en te kwantificeren begrippen. Voor wat betreft luchtkwaliteit en blootstelling aan verkeersgeluid wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke normen die hiervoor in Nederland door de wetgever zijn opgelegd. Ten aanzien van veiligheid (sluipverkeer) zet de gemeente vooralsnog in op monitoring en nadien – indien hiertoe een rechtvaardiging bestaat – het nemen van maatregelen. De rijsnelheid op de Lieshoutseweg hoopt de gemeente te kunnen beteugelen door herinrichting en extra snelheidscontroles.

2. Familie Berkers e.a., Rijbroeksedreef 6 te Beek en Donk.

Zienswijze

- a. Reclamanten maken bezwaar tegen het definitief maken van de nu beoogde ontsluiting. Indien de gemeente de westelijke lanenstructuur (reclamant: 'route rechtsom') laat vervallen, zal de verkeersoverlast voor de bewoners aan Merenstein, Rijbroeksedreef en Nassaustraat worden vergroot. De ontsluitingsroute binnen het plan (reclamant: 'route linksom') zal worden gebruikt voor sluipverkeer richting Aarle-Rixtel en Helmond. Daarnaast wordt de verkeersdrukke dan niet over twee maar slechts één richting verspreid.
- b. De Rijbroeksedreef nodigt uit om harder te rijden dan de toegestane 30 km/uur. Bovendien grenst het beoogde speelterrein Isidorusplein aan deze laan. Kinderen moeten veilig kunnen oversteken naar het speelterrein. Reclamanten verzoeken daarom na te denken over verkeersmaatregelen die de 30 km-zone aanscherpen. Bestaat er bijvoorbeeld de mogelijkheid om een oversteekplaats / zebrapad aan te brengen ter hoogte van het Isidorusplein?
- c. Daarnaast willen de reclamanten hun bezorgdheid uitspreken over de oversteekplaats ter hoogte van het Berkendijkje – Lieshoutseweg. De huidige situatie is niet veilig.

Reactie

Ad.a.

De nu beoogde aansluiting op de Lieshoutseweg is inderdaad zeer waarschijnlijk geen tijdelijke, maar een definitieve oplossing. Het Masterplan De Beekse Akkers (2005) - met daarin opgeno-

men een aansluiting ter hoogte van de Orchideestraat - is inmiddels ingehaald door de werkelijkheid. Demografische ontwikkelingen en de terugslag op de woningmarkt nopen tot gematigd realisme. Het ligt dan ook niet in de lijn der verwachting dat de aanvankelijk nagestreefde omvang van De Beekse Akkers nog zal worden bereikt. De gemeente gaat nu uit van 60 procent van het aanvankelijk voorziene aantal woningen.

Dit laat onverlet dat de gemeente nog steeds voornemens is om een westelijke laanstructuur te realiseren ('route rechtsom'). Deze lanen behoren immers tot de kernkwaliteit van De Beekse Akkers. Maar bij een kleinere versie van De Beekse Akkers zal de westelijke laan uiteraard minder ver westelijk worden gesitueerd dan beoogd in het Masterplan (2005). De gemeente blijft dus streven naar een lusvormig laanpatroon waarbij - in de bewoordingen van reclamant - zowel een route linksom als rechtsom kan worden gekozen.

Voor wat betreft de bezorgdheid over een sluiproute door De Beekse Akkers wordt verwezen naar de bovenstaande reactie bij zienswijze 1e.

Ad. b.

Zoals reeds onder reactie 2a omschreven, de lanen behoren tot de kernkwaliteit van De Beekse Akkers. De gemeente streeft hier een voorname, exclusieve uitstraling na, hetgeen gestalte krijgt door een breed profiel, bomen aan beide zijden, groenstroken aan beide zijden, pendelarmatuur en gebakken bestratingsmateriaal. Deze beeldkwaliteit komt ook de reclamanten ten goede. Wegversmallingen, as-verspringingen, drempels en zebrapaden passen naar de mening van de gemeente niet in deze hoogwaardige uitstraling voor de lanen.

Bovendien is het landelijk beleid om in een 30 km/uur zone geen zebrapaden aan te brengen. Zebrapaden worden slechts ingezet op wegen met een hoge verkeersintensiteit (> 2.500 motorvoertuigen per etmaal). Deze intensiteiten zijn op de Middenakkerdreef en de Rijbroeksedreef niet aan de orde. Het is algemeen bekend dat zebrapaden op wegen met een veel lagere verkeersintensiteit slechts schijnveiligheid creëren, met alle gevolgen van dien.

Uiteraard zal het aspect (verkeers)veiligheid bij het ontwerp van de speelgelegenheid op het Isidorusplein alle aandacht moeten krijgen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een hekwerk (of liever: haagbeplanting) om te voorkomen dat kinderen op straat achter een bal rennen. Maar dit zijn standaard aspecten die bij elk ontwerp voor een speelgelegenheid aan bod komen. Het gevaar voor een kind hoeft immers niet van wijkvreemd verkeer te komen, maar kan evengoed door wijkgeigen verkeer worden veroorzaakt.

Ad. c.

Gemeente en provincie zijn voornemens om de Lieshoutseweg in 2015 van een nieuwe deklaag en een nieuw profiel te voorzien. De voorbereidingen zijn in volle gang. Hierbij zullen ook zijdelingse knelpunten worden aangepakt. De aanpak van de oversteek Berkendijkje - Irisstraat neemt hierbij een prominente plaats in. Omwonenden worden te zijner tijd in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven op het ontwerp.