

Eindverslag inspraakprocedure / wettelijk vooroverleg betreffende het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps.

1. Inspraak.

1.1 Terinzagelegging voorontwerpbestemmingsplan.

Ingevolge de Inspraakverordening Cuijk 2005 heeft het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps met ingang van 31 juli 2013 gedurende zes weken, derhalve tot en met 10 september 2013 ter inzage gelegen. Tevens heeft gedurende deze termijn de planmer ter inzage gelegen.

1.2 Ingekomen inspraakreacties.

Naar aanleiding van de publicatie van het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps en de plan-mer zijn de navolgende inspraakreacties ingekomen.

1. J.M. van de Weem en R.H. van de Weem-Hartjes, Zoetsmeerweg 10a te Haps (hierna te noemen reclamant 1), briefnr. 5102, ingekomen op 23 augustus 2013;
2. B. van Boxtel, Wildsestraat 8 te Haps (hierna te noemen reclamant 2), briefnr. 5172, ingekomen op 28 augustus 2013;
3. Dhr. en mevr. Peters Rit, Zoetsmeerweg 8 te Haps, Achmea rechtsbijstand, mevr. mr. F. van Oostveen, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg (hierna te noemen reclamant 3), briefnr. 5253, ingekomen op 3 september 2013;
4. Milieuvereniging Land van Cuijk, Postbus 8, 5450 AA Mill, W. Braspenning, Steenakkerstraat 3, 5443 NK te Haps (hierna te noemen reclamant 4), briefnr. 5254, ingekomen op 2 september 2013;
5. H. van Hooren, Sint Hubertseweg 26 te Haps (hierna te noemen reclamant 5), briefnr. 5255, ingekomen op 2 september 2013;
6. R. Keymeulen en W. Braspenning, Steenakkerstraat 3 te Haps (hierna te noemen reclamant 6), briefnr. 5256, ingekomen op 2 september 2013;
7. P. van Hooren – Schel, Sint Hubertseweg 26 te Haps (hierna te noemen reclamant 7), briefnr. 5268, ingekomen op 2 september 2013;
8. G.A.J.M. Thoonen-Barten en J. Thoonen, Wanroijseweg 1a, 5443 NE te Haps, (hierna te noemen reclamant 8), briefnr. 5329, ingekomen op 5 september 2013;
9. Dhr en mevr Bens, Kruisstraat 2, 5443 AS te Haps, Das, mr. M.M.H. van Kuijk, Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam, (hierna te noemen reclamant 9), briefnr. 5330, ingekomen op 5 september 2013;

10. A.J.P. Hendriks, Lokkantseweg 2b, 5443 PE te Haps, Stichting Achmea Rechtsbijstand, mr. A.M.L. Josten, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, (hierna te noemen reclamant 10), briefnr. 5352, ingekomen op 6 september 2013;
11. J. Klaassen, Lokkantseweg 3a, 5443 PE te Haps, ARAG SE Nederland, mr. M. van Hoorne, Postbus 230, 3830 AE Leusden, (hierna te noemen reclamant 11), briefnr. 5355, ingekomen op 9 september 2013;
12. R. Brattinga, Parallelstraat 40, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 12), briefnr. 5367, ingekomen op 8 september 2013;
13. Buurtschap Haps-Zuid, diverse bewoners, (hierna te noemen reclamant 13), briefnr. 5368, ingekomen op 9 september 2013;
14. W.G.M. Lukassen en W.L.M. Boumans, Putselaarstraat 13, 5443 NG te Haps, (hierna te noemen reclamant 14), briefnr. 5371, ingekomen op 9 september 2013;
15. P. van Hulst en B. Laureijs, Putselaarstraat 6, 5443 NG te Haps, (hierna te noemen reclamant 15), briefnr. 5375, ingekomen op 9 september 2013;
16. Fam. Geurts-Laureijs, Putselaarstraat 9, 5443 NG te Haps, (hierna te noemen reclamant 16), briefnr. 5376, ingekomen op 9 september 2013;
17. Familie Geurts, Kijkuitpad 2a, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 17), briefnr. 5378, ingekomen op 9 september 2013;
18. W. Beelen en M. Beelen-de Haas, Wanroijseweg 5, 5443 NE te Haps, (hierna te noemen reclamant 18), briefnr. 5380, ingekomen op 10 september 2013;
19. A.H.J. Venhuizen, Kijkuitpad 3, 543 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 19), briefnr. 5381, ingekomen op 10 september 2013;
20. W.J.J.M. van Osch en A.A.J. van Osch-Willems, Parallelstraat 12, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 20), briefnr. 5382, ingekomen op 10 september 2013;
21. Fam. Barten, Putselaarstraat 11a, 5443 NG te Haps, (hierna te noemen reclamant 21), briefnr. 5383, ingekomen op 9 september 2013;
22. H.A.M. Rutten, Zoetsmeerweg 1f, 5443 NH te Haps, (hierna te noemen reclamant 22), briefnr. 5384, ingekomen op 9 september 2013;
23. H.H.M. Peters, Zoetsmeerweg 3, 5443 NH te Haps, (hierna te noemen reclamant 23), briefnr. 5389, ingekomen op 9 september 2013;
24. G.J.C. van Duijnhoven, Kijkuitpad 8, 5443 AG te Haps, Stichting Achmea Rechtsbijstand, mr. J.M. Stedelaar, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, (hierna te noemen reclamant 24), briefnr. 5390, ingekomen op 9 september 2013;
25. Burgemeester Moorenstraat 65 te Haps, M. Blokland, Veldweg 15, 5431 CH Cuijk, (hierna te noemen reclamant 25), briefnr. 5391, ingekomen op 9 september 2013;
26. B van Breda en I Theunissen, Putselaarstraat 11, 5443 NG te Haps, (hierna te noemen reclamant 26), briefnr. 5404, ingekomen op 9 september 2013;
27. J.H.A. van Dijk en A.J. van Dijk, Wanroijseweg 1, 5443 NE te Haps, (hierna te noemen reclamant 27), briefnr. 5405, ingekomen op 9 september 2013;

28. B. Blom, Lokkantseweg 2, 5443 PE te Haps, (hierna te noemen reclamant 28), briefnr 5406, ingekomen op 9 september 2013
29. Fam Graat, Sint Hubertseweg 3, 5443 ND te Haps, (hierna te noemen reclamant 29), briefnr. 5410, ingekomen op 10 september 2013;
30. J.P.C. Ingenbleek, Lokkantseweg 4, 5443 PE te Haps, (hierna te noemen reclamant 30), briefnr. 5415 , ingekomen op 10 september 2013;
31. M. van den Boogaart, Parallelstraat 24, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 31), briefnr. 5418 , ingekomen op 9 september 2013;
32. T. Weemen en M. Romme, Parallelstraat 22b, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 32), briefnr. 5420, ingekomen op 9 september 2013;
33. H.T.E. Thoonen, Stokvoortsestraat 3, 5443 PH te Haps, (hierna te noemen reclamant 33), briefnr. 5423 , ingekomen op 9 september 2013;
34. Fam van Riet, Kruisstraat 3, 5443 AS te Haps (hierna te noemen reclamant 34), briefnr. 5424, ingekomen op 9 september 2013;
35. W.J.A.P. van der Ligt, Putselaarstraat 1b, 5443 NG te Haps, (hierna te noemen reclamant 35), briefnr 5429, ingekomen op 10 september 2013;
36. Tennisvereniging De Zoetsmeer, L van de Groes, Zoetsmeerweg 14, 5443 NH Haps, (hierna te noemen reclamant 36), briefnr 5442, ingekomen op 10 september 2013;
37. J. Goossens, Gravenhof 5, 5443 NT te Haps, (hierna te noemen reclamant 37), briefnr 5447, ingekomen op 11 september 2013;
38. J.G.M.M. Goossens, Lokkantseweg 1, 5443 PE te Haps, Gloudemans, J.P.A.M. Broekmans, Postbus 45, 5240 AL Rosmalen, (hierna te noemen reclamant 38), briefnr. 5448, ingekomen op 11 september 2013;
39. VOF Selten – van Creij, Lokkantseweg 5, 5443 PE te Haps, Gloudemans, J.P.A.M. Broekmans, Postbus 45, 5240 AL Rosmalen, (hierna te noemen reclamant 39), briefnr. 5449, ingekomen op 11 september 2013;
40. VOF Moorens Farm, Oeffeltseweg 6a, 5443 PJ te Haps, Gloudemans, J.P.A.M. Broekmans, Postbus 45, 5240 AL Rosmalen, (hierna te noemen reclamant 40), briefnr. 5450, ingekomen op 10 september 2013;
41. F. van Bergen, Kijkuitpad 2. 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 41), briefnr. 5451, ingekomen op 9 september 2013;
42. P. van Kuppeveld en anderen, Kijkuitpad 1a, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 42), briefnr 5458, ingekomen op 11 september 2013;
43. M. Heesakkers, Zoetsmeerweg 10, 5443 NH te Haps, (hierna te noemen reclamant 43), briefnr 5458, ingekomen op 11 september 2013;
44. Dorpsraad Haps, Beerseweg 3, 5443 BD te Haps, (hierna te noemen reclamant 44), briefnr. 5462, ingekomen op 10 september 2013;
45. RBL BV, Postbus 16075, 2500 BB, 's-Gravenhage, (hierna te noemen reclamant 45), briefnr. 5469, ingekomen op 10 september 2013;

46. B.(Bram) Vaessen, Steenakkerstraat 5, 5443 NK te Haps, (hierna te noemen reclamant 46), briefnr. 5507, ingekomen op 13 september 2013;
47. B.(Bart) Vaessen, Steenakkerstraat 5, 5443 NK te Haps, (hierna te noemen reclamant 47), briefnr. 5508, ingekomen op 13 september 2013;
48. E. van Loenen, Steenakkerstraat 5, 5443 NK te Haps, (hierna te noemen reclamant 48), briefnr. 5510, ingekomen op 13 september 2013;

1.3 Beoordeling van de ingekomen inspraakreacties.

Ontvankelijkheid inspraakreactie

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 31 juli 2013 gedurende zes weken, derhalve tot en met 10 september 2013 ter inzage gelegen. De onder 1 tot en met 45 vermelde inspraakreacties zijn tijdig ingediend en voldoet tevens aan de overige ontvankelijkheidseisen zodat reclamanten onder 1 tot en met 45 in de inspraakreactie kunnen worden ontvangen.

De onder 46, 47 en 48 vermelde inspraakreacties zijn op 13 september 2013 respectievelijk 11 december 2009 ontvangen. Gelet op het bepaalde in artikel 6:9, lid 2 van de Awb kan worden gesteld dat deze inspraakreacties eveneens tijdig zijn ingediend en dat reclamanten onder 46, 47 en 48 in de inspraakreactie kunnen worden ontvangen.

Inhoudelijk beoordeling inspraakreacties onder 1 tot en met 48

1. *Inhoud inspraakreactie van J.M. van de Weem en R.H. van de Weem-Hartjes, Zoetsmeerweg 10a te Haps, reclamant 1.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

Reclamant geeft aan dat de woning Zoetsmeerweg 10a in het akoestisch onderzoek 'wegverkeerslawaaï ten behoeve van de aanleg van de Randweg N264 te Haps' niet als gevoelig object is meegenomen. Tevens wordt verzocht om de meest zuidelijke uitrit te handhaven en aan te laten sluiten op de nieuw aan te leggen parallelweg.

Overweging

Zoetsmeerweg 10a als gevoelig object

In het ter plaatse geldend bestemmingsplan Buitengebied 2010 maakt het pand Zoetsmeerweg 10a onderdeel uit van het agrarisch bouwvlak. Er is ter plaatse een aanduiding "sa-por-15" opgenomen. Met deze aanduiding wordt een persoonsgebonden overgangsrecht opgenomen gericht op het gebruik van het betreffende pand als woning.

De woning Zoetsmeerweg 10a is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. In de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) is het gebouw Zoetsmeerweg 10a niet als woning aangemerkt. Dit pand wordt echter wel bewoond hetgeen in de vorm van een persoonsgebonden overgangsrecht in het bestemmingsplan Buitengebied 2010 is vastgelegd. Dit object dient derhalve wel in het onderzoek te worden meegenomen. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning berekend. De voorkeursgrenswaarde ligt op 47 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Zoetsmeerweg 10a bedraagt 9 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 57 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht. Het akoestisch onderzoek is op dit punt aangevuld. Er zal een hogere grenswaardeprocedure voor deze woning gevoerd worden.

Handhaving uitrit.

In het kader van de feitelijke inrichting wordt nader bezien op welke wijze de uitritten gestalte krijgen. Binnen de ter plaatse geldende bestemmingsregelingen (bestemmingsplan "Buitengebied 2010" en voorontwerpbestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps") is het mogelijk om dit nader in te vullen. De voorgestelde juridisch-planologische regeling in het voorontwerpbestemmingsplan is geen belemmering voor maatwerk.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen gericht op het akoestisch onderzoek zullen worden verwerkt in het aangepaste akoestisch onderzoek bij het ontwerp-bestemmingsplan. De opmerking inzake de inrit leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De door J.M. van de Weem en R.H. van de Weem-Hartjes ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk, voor wat betreft het akoestisch onderzoek, gegrond te worden verklaard.

2. *Inhoud inspraakreactie van B. van Boxtel, Wildsestraat 8 te Haps, reclamant 2.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

Reclamant geeft aan dat uit het Verkeersrapport (rapport 017) blijkt dat het sluipverkeer op de Beerseweg/Wildsestraat/Steenakkerstraat/Beatrixlaan fors tot zeer fors zal toenemen.

Hiermee wordt niet voldaan aan het Advies voor Richtlijnen voor de Milieueffectrapportage van oktober 2010 (onder 3.2. Alternatieven, subtitel Analyse en effecten). In het bestemmingsplan is geen afdoende regeling opgenomen.

Overweging

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk.

Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lokkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomstbestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps.

De gemaakte opmerkingen over gewijzigde verkeersstromen leiden niet tot een gewijzigde planologische regeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door B. van Boxtel ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

3. *Inhoud inspraakreactie van Dhr en mevr. Peters Rit, Zoetsmeerweg 8 te Haps, reclamant 3.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

In de inspraakreactie wordt ingegaan op de volgende aspecten:

1. Voorkeur voor alternatief tracé 2a.
2. Noodzaak voor de aanleg van de weg
3. Financiële haalbaarheid plannen
4. Tracékeuze
5. Inrichting groenstrook
6. Aantasting woongenot
7. Geluidshinder
8. Uitzicht
9. Lichthinder
10. Trillingshinder
11. Omrijshade
12. Waardevermindering woning.

Overweging

- 1 Voorkeur voor alternatief tracé 2a.

De inspreker geeft aan dat hij niet begrijpt waarom er geen keuze voor alternatief 2a is gemaakt.

Na de keuze van alternatief 2 als voorkeursvariant is een traject gestart waarin onderzocht is of optimalisering van deze variant mogelijk is. Alle omwonenden zijn vervolgens in september 2012 geïnformeerd over de wijze waarop dit optimaliseringstraject is verlopen. Hieronder wordt de inhoud van dit emailbericht weergegeven waarmee inzicht wordt gegeven in het doorlopen proces en in de gemaakte afwegingen.

Via deze e-mail willen we u informeren over de stand van zaken inzake de Randweg Haps.

Op 15 mei 2012 heeft de Provincie Noord Brabant besloten om alternatief 2 als voorkeursvariant te handhaven voor de Randweg Haps. Op 18 juni 2012 heeft de gemeenteraad dit besluit besproken, waarna het college van B&W het vervolgproces op zich heeft genomen.

De eerste belangrijk stap in het vervolgproces is het, waar mogelijk, optimaliseren van het voorlopig ontwerp van alternatief 2. In deze e-mail noemen we de optimalisatiemogelijkheden en het besluit van de Stuurgroep Randweg Haps, bijeengekomen op 6 september jl.

Optimalisatie ruimere bocht ten oosten van Kijkuitpad

Bij de (ontwerp)technische uitwerking van tracé 2 heeft ten behoeve van de Provincie al een belangrijke optimalisatie plaatsgevonden. Het tracé is meer naar het oosten, verder van de dorpskern af komen te liggen. Het tracé heeft een ruimere bocht gekregen bij het akkercomplex. Concreet betekent dit dat het tracé ten oosten van het Kijkuitpad is opgeschoven (van 53 naar 110 meter afstand ter hoogte van Kijkuitpad 8). Deze optimalisatie is vanuit milieu-, ontwerp- en verkeerstechnische redenen doorgevoerd. Deze optimalisatie is reeds aan de raad voorgelegd (26 maart 2012) en verwerkt in het Voorlopig Ontwerp van alternatief 2 aangeboden aan de provincie op 23 april 2012.

Optimalisatie aansluiting RBL

Ten aanzien van de aansluiting van de Randweg bij het RBL (Regionaal Bedrijventerrein Laarakker) zijn een tweetal opties bekeken, namelijk een aansluiting door middel van twee rotondes of twee verkeerslichtinstallaties (VRI's). Dit betreft vooral een verkeerstechnische keus (doorstroming van het verkeer).

De Stuurgroep heeft een voorkeur uitgesproken voor de VRI's. Belangrijkste reden hiervoor is de betere doorstroming van het verkeer bij deze oplossing. Een besluit hierover wordt niet eerder genomen dan na overleg met het naburige transportbedrijf, de RBL bv en direct betrokkenen.

Optimalisatie Lokkantseweg/Zoetsmeerweg

Naar aanleiding van opmerkingen in de vergadering van de Commissie Ruimte, is gekeken naar de mogelijkheden voor een optimalisatie van alternatief 2 nabij de Zoetsmeerweg/Lokkantseweg (alternatief

2a). In het Voorlopig Ontwerp van alternatief 2, zoals aangeboden aan de provincie, loopt het tracé over een woning. Door het maken van een extra lus en het schuiven van de rotonde richting het oosten kan een verkeerstechnisch acceptabel alternatief geboden worden. Hiermee hoeft de woning niet geamoveerd te worden. Dit alternatief is uitgewerkt en aan u voorgelegd via een overlegavond op 25 juni 2012, gevolgd door individuele gesprekken. De informatie uit deze gesprekken is in belangrijke mate bepalend geweest bij de keus voor het uiteindelijke tracé ter hoogte van de Zoetsmeerweg/Lokkantseweg.

De keus van de Stuurgroep valt op alternatief 2, waar de rotonde gesitueerd is op het kruispunt Zoetsmeerweg/Lokkantseweg. De belangrijkste argumenten van de Stuurgroep hiervoor zijn:

De belangrijkste argumenten van de Stuurgroep hiervoor zijn:

- uit de gesprekken met bewoners is gebleken dat alternatief 2 kan rekenen op meer draagvlak bij direct betrokkenen;
- alternatief 2 is bovendien verkeerskundig een betere oplossing, waarmee de barrièrewerking voor lokaal verkeer minder is dan bij alternatief 2a en alternatief 2 heeft landschappelijk gezien de meeste voorkeur.

2. Noodzaak voor de aanleg van de weg

In de mer-studie is onder andere ingegaan op de noodzaak van de aanleg van de weg (documentnr 014, hoofdrapport mer, paragraaf 2.2. Wij zijn van oordeel dat daarmee voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut- en noodzaak van de aanleg van een randweg om de kern Haps aanwezig is.

3. Financiële haalbaarheid plannen

De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

4. Tracékeuze

Verwezen wordt naar hetgeen onder punt 1 is vermeld.

5. Inrichting groenstrook

In het voorontwerpbestemmingsplan heeft het betreffende gebied de bestemming Verkeer. In de doeleindenomschrijving is bepaald dat deze gronden o.a. bestemd zijn voor groenvoorzieningen. In het bestemmingsplan wordt niet vastgelegd op welke wijze het perceel wordt ingericht. Dit is een uitvoeringsvraagstuk. De in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridisch-planologische regeling vormt geen belemmering voor de inrichting van de groenstrook. Met betrekking tot het geluidsaspect wordt verwezen naar de opmerkingen onder punt 7.

6. Aantasting woongenot

In het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan is onderzocht wat de ruimtelijke effecten van deze ontwikkeling voor de omgeving zijn. In hoofdstuk 5 van de toelichting bij het bestemmingsplan komen de verschillende aspecten aan bod. Geconcludeerd wordt dat de realisering van de randweg niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de omgeving.

7. Geluidshinder

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010,

randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Zoetsmeerweg 8 is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 58 dB. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Zoetsmeerweg 8 bedraagt 10 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 57 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurstracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan geldt een wettelijke onderzoekspllicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

8. Uitzicht

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Specifiek voor tracé 2 is daarbij nog het volgende van belang. Voor het gedeelte van de weg tussen de aftakking Sint Hubertseweg en de Lokkantseweg is van belang dat het tracé wordt ingepast in het relatief kleinschalige landschap zuidelijk van de Putselaarstraat. Langs dit tracé zal begeleidende beplanting aan de randweg worden aangeplant. Tussen de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg wordt een rotonde aangelegd. Deze rotonde heeft een negatieve impact op het kleinschalige karakter van het landschap. In de totaalafweging voor de tracékeuze is dit aspect niet zodanig gewaardeerd dat de haalbaarheid van enig alternatief tracé niet haalbaar wordt geacht.

Geconstateerd wordt dat de aanleg van tracé 2 geen onevenredige aantasting van het landschap betreft waardoor de aanleg van de rotonde juridisch-planologisch niet haalbaar wordt geacht. De randweg zal op een landschappelijk verantwoorde wijze worden ingepast. Het uitzicht zal als gevolg van de aanleg van de weg veranderen. In de mer is derhalve voldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de aanleg van de verschillende tracés op het landschap zijn en wat dit betekent voor de haalbaarheid van de plannen.

Het gewijzigd uitzicht is in het kader van deze planologische procedure op zich geen te beschermen belang. Ook op grond van de huidige planologische regeling zijn ontwikkelingen mogelijk die leiden tot een verandering van het uitzicht.

In algemene zin kan beroep worden gedaan op een planschaderegeling of bedrijfsschaderegeling indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Voor planschade kunt u zich richten tot de gemeente en voor bedrijfsschade tot de provincie.

9. Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Zoetsmeerweg 8 maakt zowel via de Kruisstraat als de Zoetsmeerweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

10. Trillingshinder

In deel B van het MER (paragraaf 3.9.3) is aangegeven hoe de mate van trillingshinder is bepaald. Aangesloten is bij de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', voor meten van schade aan gebouwen of hinder ofwel de SBR-richtlijnen. In genoemde paragraaf wordt ingegaan op de mate van trillingshinder in elk van de alternatieven. De mate waarin alternatief 2 trillingshinder veroorzaakt is afdoende in beeld gebracht.

11. Omrij schade

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. Voor bedrijfsschade kunt u zich wenden tot de provincie Noord-Brabant. U dient hiervoor een aantal gegevens te overhandigen om de aard en hoogte vast te kunnen stellen conform de regeling.

Een aanpassing in de wegenstructuur kan in algemene zin worden aangemerkt als een normaal maatschappelijk risico. Slechts in bijzondere situaties kan sprake zijn van schade. Hierbij kan worden gedacht aan bereikbaarheid van bedrijven etc. In dit geval betreft het de bereikbaarheid van het centrum van de kern Haps in privésituaties. In dergelijke situaties worden veranderingen in de wegenstructuur als een normaal maatschappelijk risico beschouwd en kan derhalve geen sprake zijn van schade waar de overheid aansprakelijk voor is. Overigens betreft het in dit concrete geval slechts een zeer beperkte toename van afstand tussen de woning Zoetsmeerweg 10 en het centrum van Haps. De omrij schade richting de kern van Haps valt derhalve binnen normaal maatschappelijk risico.

Aanvullend zij nog opgemerkt dat omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps in de kostenramingen voor de

randweg is meegenomen. Ook is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd welke onderdeel uitmaakt van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling en mogelijke optredende bedrijfsschade. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

12. Waardevermindering woning

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door de heer en mevrouw Peters - Rit ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

4. *Inhoud inspraakreactie van Milieuvereniging Land van Cuijk, Postbus 8, 5450 AA Mill, W. Braspenning, Steenakkerstraat 3, 5443 NK te Haps, reclamant 4.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

Reclamant plaatst een aantal kanttekeningen bij het voorontwerp bestemmingsplan. Ingegaan wordt op de volgende punten:

- 1 aangegeven wordt dat het alternatievenonderzoek te beperkt is opgezet;
- 2 de potentiële gevaren (luchtkwaliteit) van het gekozen tracé zijn onvoldoende onderbouwd;
- 3 er is onvoldoende draagvlak;
- 4 het aspect sluipverkeer is onvoldoende onderzocht;
- 5 de aantasting van cultuurhistorische en natuurwaarden;
- 6 de inperking van het onderzoeksgebied;
- 7 nut- en noodzaak en alternatieven;
- 8 termijn van terinzagelegging is ongelukkig gekozen;
- 9 Ontbreken van zelfstandig leesbare samenvatting van het merrapport.

Overweging

Ad 1. Deeloplossing(en) versus een integrale benadering.

In het MER (deel A en deel B) wordt uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak voor de randweg (hoofdstuk 2.2 deel A en in de paragrafen 2.1.2 en 2.8.1 van deel B). Ook de Commissie m.e.r. geeft in haar richtlijnen aan dat dit onderdeel van het MER dient te zijn. De Commissie m.e.r. heeft de MER, de bijbehorende documenten en de inspraakreacties beoordeeld en heeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Nut en noodzaak waarbij mede alternatieve oplossingsrichtingen zijn beschouwd, is afdoende beschreven.

Ad 2. Luchtkwaliteit en geluid

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. In haar aanbevelingen geeft zij aan de meest actuele achtergrondconcentraties mee te nemen. De rapportage luchtkwaliteit is hierop geactualiseerd en heeft geen consequenties voor het MER danwel bestemmingsplan

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

De geluidseffecten zijn eveneens uitgebreid onderzocht. In de Wet geluidshinder zijn de normen vastgelegd. Bij de totstandkoming van deze normen is mede het aspect volksgezondheid betrokken. Geconstateerd is dat er akoestisch geen belemmering aanwezig is voor de uitvoering van de plannen. Daarmee wordt verondersteld dat mogelijk schadelijke effecten vanwege het geluid dermate minimaal zijn dat de volksgezondheid niet in het geding

is. In het advies van de commissie m.e.r. wordt aangegeven dat de effecten voor het aspect geluid in het MER voldoende in beeld zijn gebracht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeursracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen (we passen wel stillen asfalt toe) en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Ad 3. Draagvlak.

Voorafgaand aan het in procedure brengen van het voorontwerpbestemmingsplan is een proces doorlopen gericht op de tracékeuze. Dit proces heeft zich gekenmerkt door de grote betrokkenheid van het dorp. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een voorkeur voor het tracé 2. Dit tracé is juridisch-planologisch verder uitgewerkt en in procedure gebracht. Dit plan is in het kader van de inspraakverordening ter inzage gelegd. Gelet op het aantal ingekomen inspraakreacties delen wij de mening niet dat er in Haps onvoldoende draagvlak voor de aanleg van een randweg aanwezig zou zijn.

Ad 4. Sluipverkeer.

Onder inspraakreactie 2 is reeds ingegaan op dit aspect. Verwezen wordt naar deze reactie.

Aanvullend wordt mede in relatie tot akoestiek het volgende opgemerkt.

Voor de verkeertoe name op het onderliggend wegennet is een verkeersstudie uitgevoerd. De verkeersintensiteiten uit deze studie zijn als basis gebruikt voor het akoestisch onderzoek. De toename van het verkeer op de wegen die worden heringericht ten gevolge van de realisatie van de randweg is inzichtelijk gemaakt overeenkomstig het artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder. Op een aantal wegen is sprake van een toename van meer dan 2 dB. Echter voor deze woningen hoeven, voor zover zij niet zijn gelegen binnen de zone van de nieuwe weg of de herin te richten wegdelen, geen hogere waarden te worden verleend en hoeven ook geen maatregelen te worden beschouwd (er is geen sprake van een reconstructie-effect).

Ad 5. Cultuurhistorie en natuurwaarden.

In de MER is ingegaan op het aspect cultuurhistorie en natuurwaarden. Gelet op het advies van de commissie wordt kan worden geconcludeerd dat de effecten van de verschillende tracés op de aspecten cultuurhistorie en natuurwaarden voldoende inzichtelijk zijn gemaakt. Vervolgens is in de toelichting behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan specifiek voor tracé 2 ingegaan op de aspecten Archeologie/Cultureel erfgoed (5.3.1.) en Flora en Fauna (5.3.2.). In algemene zin is geconcludeerd dat deze thema's geen belemmering vormen voor de aanleg van de randweg. Op een aantal punten is de bestaande informatie nog verder aangevuld.

In het ontwerp-plan worden de resultaten van het vleermuisonderzoek weergegeven. Tevens zal het onderzoeksrapport worden bijgevoegd.

Naar aanleiding van het concept-advies van de Commissie m.e.r. is de rapportage inzake de stikstofdepositie op het natura2000-gebied Oeffelter Meent aangepast en is tevens een nieuwe berekening uitgevoerd.

Het natuurcompensatieplan is aangevuld in verband met de uitwerking van de verplichtingen die voortvloeien uit het bepaalde in artikel 2.2. van de Verordening Ruimte (kwaliteitsverbetering landschap). Het betreft de nadere uitwerking van de realisering van een alternatieve verbindingzone rond de kern Haps (de bypass DuitsLijntje).

De keuze om het Duits Lijntje schuin te doorsnijden vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied.

Ad 6. Inperking Onderzoeksgebied.

In het MER wordt in deel B (paragraaf 2.1) bij de beschrijving van de huidige verkeerssituatie ingegaan op de N264 als geheel. Ook in deel A wordt in hoofdstuk 2 stilgestaan bij de regionale verkenningen van de N264 door Grontmij en Goudappel Coffeng. De Commissie m.e.r heeft na bestudering van het MER en de ingekomen inspraakreacties het volgende over het MER gezegd: De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Het studiegebied voor het MER is akkoord bevonden.

Ad 7. Nut en noodzaak vanuit verschillende perspectieven.

In de MER is inzichtelijk gemaakt wat de belangrijkste knelpunten zijn die in de huidige situatie aan de orde zijn. Het gaat daarbij in essentie over de toenemende verkeersproblematiek en de druk op de leefbaarheid.

Een van de oorzaken van de toenemende verkeersintensiteiten is de komst van het regionaal bedrijventerrein Laarakker. Reclamant geeft aan dat de uitgifte van bedrijfskavels achterblijft bij eerdere prognoses. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein staat echter niet ter discussie. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein bij de toekomstige ontwikkelingen wordt meegenomen.

Reclamant veronderstelt dat de komst van de randweg slechts beperkt bijdraagt aan de leefbaarheid van de kern Haps. Wij hebben geconstateerd dat de aanleg van de randweg een grote bijdrage levert aan het vergroten van de leefbaarheid van de kern van Haps. Daarmee wordt mede nut en noodzaak van de randweg vanuit het leefbaarheidsperspectief onderbouwd. In het advies van de commissie m.e.r. wordt geen opmerking over dit onderdeel gemaakt hetgeen betekent dat dit uitgangspunt door de commissie wordt onderschreven.

In de MER is de bandbreedte aangegeven waar op het onderzoek naar de effecten vanwege de randweg zich op richt. Zoals hierboven reeds onder punt 6 is aangegeven, reikt het alternatievenonderzoek niet zover dat regionale alternatieven zijn meegenomen en dat hierbij de effecten op bijvoorbeeld de kern Sint Hubert zijn meegenomen. Wel is geconstateerd dat de realisering van de randweg niet leidt tot effecten op de verkeersintensiteiten ter hoogte van de kern Sint Hubert. Op grond van de resultaten uit het MER is een voorkeurs tracé in beeld gekomen. Dit tracé is nader juridisch-planologisch uitgewerkt. In het kader van de planologische afweging is onderzocht wat de ruimtelijke effecten van de aanleg van de randweg zijn. In dat verband is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksgebied betreft alleen het trace van de nieuwe randweg en de directe omgeving. In het MER is geen melding gemaakt van de doorstroming in St. Hubert. Wel is uit de modelplots in het verkeersonderzoek af te lezen dat het wel of niet aanleggen van een randweg in Haps geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten in St. Hubert.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door de Milieuvereniging Land van Cuijk ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

5. *Inhoud inspraakreactie van H. van Hooren, Sint Hubertseweg 26 te Haps, reclamant 5.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Overweging

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door H van Hooren ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

6. *Inhoud inspraakreactie van R. Keymeulen en W. Braspenning, Steenakkerstraat 3 te Haps, reclamant 6.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Overweging

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door R. Keymeulen en W. Braspenning ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

7. *Inhoud inspraakreactie van P. van Hooren - Schel, Sint Hubertseweg 26 te Haps, reclamant 7.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Overweging

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door P. van Hooren – Schel ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

8. *Inhoud inspraakreactie van G.A.J.M. Thoonen – Barten en J. Thoonen, Wanroyseweg 1a te Haps, reclamant 8.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

In de inspraakreactie worden de volgende aspecten naar voren gebracht: fijnstof, geluid, lichthinder, waardevermindering en omrijschade.

Overweging

Fijnstof.

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Wanroyseweg 1a is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 57 dB. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Wanroyseweg 1a bedraagt 9 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 56 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoekspllicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Lichthinder.

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Wanroyseweg 1a maakt zowel via de Kruisstraat als de Wanroyseweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze

wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de juridisch-planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de juridisch-planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Waardevermindering.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologische regeling aan te passen.

Omrij schade.

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen.

Aanvullend zij nog opgemerkt dat omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps in de kostenramingen voor de randweg is meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door G.A.J.M. Thoonen – Barten en J. Thoonen ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

9. *Inhoud inspraakreactie van de heer en mevrouw Bens, Kruisstraat 2 te Haps, reclamant 9.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op geluidsoverlast, lichthinder, verhoogde aanleg, waardevermindering van de woning en alternatief 4 als voorkeursvariant.

Overweging

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Kruisstraat 2 is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 58 dB. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Kruisstraat 2 bedraagt 10 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 57 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

c. Relatie punt b met SWUNG II, waarbij uitgangspunt is dat in de uitvoering de provincie rekening wil houden met SWUNG II. Vooruitlopend op toekomstige wetgeving hebben de gemeente Cuijk en de provincie Noord-Brabant besloten om bij het bepalen van de wettelijke maatregelen de aftrek overeenkomstig artikel 110g niet toe te passen. Dit om te voorkomen dat het geluidniveau in de toekomst hoger wordt.

Met toepassing van SWUNG II kan dit betekenen dat op deze locatie alsnog geluidschermen zullen worden aangebracht.

Lichthinder.

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Kruisstraat 2 maakt zowel via de Kruisstraat, de Zoetsmeerweg als de Wanroyseweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden

meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de juridisch-planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Verhoogde aanleg.

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd dan wel aansluiting gezocht bij het bestaande maaiveld. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstanden in het gebied. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen om een goed beeld te krijgen van de grondwaterstanden en zal bij het verdere ontwerp hiermee rekening worden gehouden dan wel geoptimaliseerd. Het ruimtebeslag is dusdanig opgezet dat deze optimalisatie passen binnen de binnen de bestemmingsplankaders.

Waardevermindering.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologische regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Alternatief 4 als voorkeursvariant.

Het MER heeft inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de verschillende varianten zijn. Op basis van dit rapport is gekomen tot voorkeursalternatief 2. De Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

Dit alternatief is uitgewerkt in het voorontwerpbestemmingsplan.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door de heer en mevrouw Bens ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard. Wel zal als gevolg van de toepassing van SWUNG II alsnog worden overwogen om ter plaatse een geluidscherm te plaatsen vooruitlopend op een wetswijziging.

10. *Inhoud inspraakreactie van A.J.P. Hendriks, Lokkantseweg 2b te Haps, reclamant 10.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de aantasting van het woongenot (geluidsoverlast, uitzicht, veiligheid), waardevermindering van de woning, de noodzaak tot aanleg van de weg en de financiële haalbaarheid.

Overweging

Geluid.

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. In het rekenmodel is de woning Lokkantseweg 2 meegenomen. Volgens de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (www.bagviewer.nl) zijn de woningen Lokkantseweg 2 en Lokkantseweg 2b op dezelfde locatie gesitueerd.

Dit object dient wel in het onderzoek te worden meegenomen. Het akoestisch onderzoek is op dit punt aangevuld.

Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning Lokkantseweg 2b berekend op 52 dB. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Lokkantseweg 2b bedraagt 4 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 51 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Uitzicht

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan

'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Specifiek voor tracé 2 is daarbij nog het volgende van belang. Voor het gedeelte van de weg tussen de aftakking Sint Hubertseweg en de Lökkantseweg is van belang dat het tracé wordt ingepast in het relatief kleinschalige landschap zuidelijk van de Putselaarstraat. Langs dit tracé zal begeleidende beplanting aan de randweg worden aangeplant. Tussen de Lökkantseweg en de Zoetsmeerweg wordt een rotonde aangelegd. Deze rotonde heeft een negatieve impact op het kleinschalige karakter van het landschap. In de totaalafweging voor de tracékeuze is dit aspect niet zodanig gewaardeerd dat de haalbaarheid van enig alternatief tracé niet haalbaar wordt geacht.

De randweg zal op een landschappelijk verantwoorde wijze worden ingepast. Het uitzicht zal als gevolg van de aanleg van de weg veranderen. In de mer is derhalve voldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de aanleg van de verschillende tracés op het landschap zijn en wat dit betekent voor de haalbaarheid van de plannen.

Het gewijzigd uitzicht is in het kader van deze planologische procedure op zich geen te beschermen belang. Ook op grond van de huidige planologische regeling zijn ontwikkelingen mogelijk die leiden tot een verandering van het uitzicht.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed.

Veiligheid

De inrichting van de wegen en de rotondes voldoen aan landelijke en provinciale richtlijnen voor de verkeersveiligheid. Er is geen noodzaak tot het realiseren van alternatieve fietsroutes via een fietstunnel.

Waardevermindering woning

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologische regeling aan te passen. De financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan is voldoende aangetoond en vastgelegd in een realisatieovereenkomst tussen gemeente en provincie..

Nut en noodzaak

In het MER (deel A en deel B) wordt uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak voor de randweg (hoofdstuk 2.2 deel A en in de paragrafen 2.1.2 en 2.8.1 van deel B). Ook de Commissie m.e.r. geeft in haar richtlijnen aan dat dit onderdeel van het MER dient te zijn. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en heeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Nut en noodzaak is afdoende beschreven .

Financiële haalbaarheid.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologische regeling

aan te passen. De financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan is voldoende aangetoond en vastgesteld in een realisatieovereenkomst tussen gemeente en provincie..

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De locatie Lökkantseweg 2b wordt meegenomen in het akoestisch onderzoek De door A.J.P. Hendriks ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk ongegrond te worden verklaard

11. *Inhoud inspraakreactie van J. Klaasen, Lokkantseweg 3a te Haps, reclamant 11.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de noodzaak tot aanleg van de weg, Toename verkeer Lokkantseweg, wegprofiel, Flora en Fauna, geluidsoverlast, luchtverontreiniging, Beperking woongenot en waardevermindering van de woning.

Overweging

Nut en noodzaak.

Zoals de inspreker stelt dient bij het doorlopen van de Ladder van Verdaas een proces te worden doorlopen, waarin een brede afweging van oplossingsrichtingen voor verkeersproblemen wordt gemaakt. Zoals is beschreven in het MER is er sinds 2008 onderzoek gedaan naar de verkeersproblematiek in Oost-Brabant en specifiek rond de N264. Hierin zijn ook oplossingsrichtingen anders dan de aanleg van nieuwe infrastructuur aan bod gekomen, maar is geconcludeerd dat een randweg rond Haps de meest geschikte oplossing voor de problematiek is. Daarnaast is er een leefbaarheidsprobleem, waar de Ladder van Verdaas niet op ingaat. Ruimtelijke ordeningsoplossingen voor dit leefbaarheidsprobleem zijn niet beschikbaar, omdat dit direct samenhangt met de hoeveelheid verkeer die door de kern rijdt. Overige oplossingsrichtingen, zoals prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, optimalisatie van openbaar vervoer bieden op regionale schaal te weinig oplossend vermogen. Door het opnemen van een Nulplus-alternatief is ook de mogelijkheid van het beter benutten van bestaande infrastructuur in het MER aan de orde gekomen. De Ladder van Verdaas is wellicht in het MER niet specifiek benoemd, maar is in het voortraject en in het MER zelf wel degelijk doorlopen.

In het MER (deel A en deel B) wordt uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak voor de randweg (hoofdstuk 2.2 deel A en in de paragrafen 2.1.2 en 2.8.1 van deel B). Ook de Commissie m.e.r. geeft in haar richtlijnen aan dat dit onderdeel van het MER dient te zijn. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en heeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Nut en noodzaak is afdoende beschreven.

Het model van Grontmij is een oud model met oude uitgangspunten. Uitgaande van circa 1 a 1,5% autonome groei van het verkeer per jaar lijkt het erop dat de 13% groei van Grontmij alleen autonome groei is. Het model van Goudappel Coffeng is fijnmaziger en actueler. Het betreft hier het GGA-model voor de regio Noordoost-Brabant. Op basis van alle ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en de meest actuele sociaal-economische gegevens van de gemeente Cuijk is dit model verder aangepast. Met name de ontwikkeling van het RBL leidt tot een aanzienlijke toename van het verkeer. Goudappel Coffeng heeft becijferd dat in 2010 circa 10.000 motorvoertuigen gebruik maken van de Kerkstraat en in de referentiesituatie (2025 zonder Randweg) inderdaad 14.300. Dit is dus een groei van 43% gerekend over een periode van 15 jaar. Het is dan ook niet correct om te stellen dat in de periode 2020-2025 het verkeer 30% groeit tov het model van Grontmij.

Toename verkeer Lokkantseweg

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen

te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier aandacht aan worden besteed. Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lokkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomstbestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief. Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps.

Wegprofiel

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd dan wel aansluiting gezocht bij het bestaande maaiveld. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstanden in het gebied. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen om een goed beeld te krijgen van de grondwaterstanden en zal bij het verdere ontwerp hiermee rekening worden gehouden dan wel geoptimaliseerd. Het ruimtebeslag is dusdanig opgezet dat deze optimalisatie passen binnen de bestemmingsplankaders.

Flora en Fauna

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Geluid.

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd.

Geconstateerd is dat de woning Lokkantseweg 3a geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs-tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet

geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Beperking woongenot / waardevermindering van de woning

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologische regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door J. Klaassen ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

12. *Inhoud inspraakreactie van R. Brattinga, Parallelstraat 40 te Haps, reclamant 12.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op geluidsoverlast en stankhinder vanwege de weg.

Overweging

Geluid.

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Parallelstraat 40 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots

worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door R. Brattinga ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

13. *Inhoud inspraakreactie van diverse bewoners van buurtschap Haps-Zuid, reclamant 13.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op het ontstaan van diverse negatieve effecten op de leefkwaliteit in het buurtschap.

Overweging

Flora en Fauna

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. . Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Recreatieve kwaliteit van het gebied

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap en de daarmee verband houdende recreatieve kwaliteit. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Sociale isolatie van het gebied

Namens buurtschap Haps-Zuid wijst de inspreker op de sociale isolatie van buurtschap Putselaar, omdat bewoners worden geconfronteerd met omrijdafstanden naar burens en de kern Haps. De randweg zoals die in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen is grotendeels ten zuiden van het buurtschap Putselaar gelegen. In de tracékeuzenotitie is voor de barrièrewerking tussen de kern en buurtschap Putselaar aandacht gevraagd en dit is met name in alternatief 3 als een zwak punt beoordeeld. Ook in de overige alternatieven 1, 2 en 4 is het een feit dat een aantal woningen in het buitengebied te maken krijgen met het feit dat er een randweg is gelegen tussen hen en het dorp of tussen hen en de burens, maar er is geen sprake van de afsnijding van een kern of een buurtschap. Om de bereikbaarheid van deze woningen te waarborgen zijn er parallelwegen voorzien. Er is sprake van beperkte omrijdafstanden, maar dit is niet als veroorzaker van sociale isolatie beoordeeld.

Toename onveiligheid

De aanleg van de randweg heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van het buurtschap Putselaar. Wij kunnen de constatering dat dit leidt tot een groter gevoel van onveiligheid niet wegnemen. Wel constateren wij dat de aanleg de randweg op zich niet leidt tot een toename van verkeer. De ontsluiting van Haps en omgeving wordt door deze randweg niet substantieel anders.

Gezondheidseffecten als gevolg van geluid, fijnstof, stank, licht

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport

maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Geconstateerd is dat de geluidsbelasting op een aantal woningen hoger is dan 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt op de randweg wordt een extra geluidsreductie van circa 1 dB bereikt. De maximale geluidsbelasting die in het gebied is berekend, is 58 dB. Er wordt een hogere grenswaarde vastgesteld voor de adressen waar de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurstracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in buurtschap Haps-Zuid maakt autoverkeer in het gebied mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe

randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Effecten verhoogde aanleg weg

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd dan wel aansluiting gezocht bij het bestaande maaiveld. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstanden in het gebied. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen om een goed beeld te krijgen van de grondwaterstanden en zal bij het verdere ontwerp hiermee rekening worden gehouden dan wel geoptimaliseerd. Het ruimtebeslag is dusdanig opgezet dat deze optimalisatie passen binnen de binnen de bestemmingsplankaders.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan is voldoende aangetoond en vastgelegd in een realisatieovereenkomst tussen gemeente en provincie.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door de bewoners van buurtschap Haps-Zuid ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

14. *Inhoud inspraakreactie van W.M.G. Lukassen en W.L.M. Boumans, Putselaarstraat 13 te Haps, reclamant 14.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op het ontstaan van diverse negatieve effecten voor het gebied rond De Putselaar.

Overweging

Aantasting landschap.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is. Hiertoe zal met behulp van een 3D-visualisatie worden bepaald hoe deze het beste kan worden vormgegeven.

Effecten verhoogde aanleg weg

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd dan wel aansluiting gezocht bij het bestaande maaiveld. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstanden in het gebied. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen om een goed beeld te krijgen van de grondwaterstanden en zal bij het verdere ontwerp hiermee rekening worden gehouden dan wel geoptimaliseerd. Het ruimtebeslag is dusdanig opgezet dat deze optimalisatie passen binnen de bestemmingsplankaders.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Putselaarstraat 13 is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 50 dB. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Putselaarstraat 13 bedraagt 2 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 49 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeursracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Trillingshinder

In deel B van het MER (paragraaf 3.9.3) is aangegeven hoe de mate van trillingshinder is bepaald. Aangesloten is bij de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', voor meten van schade aan gebouwen of hinder ofwel de SBR-richtlijnen. In genoemde paragraaf wordt ingegaan op de mate van trillingshinder in elk van de alternatieven. De mate waarin alternatief 2 trillingshinder veroorzaakt is afdoende in beeld gebracht.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in buurtschap Haps-Zuid maakt autoverkeer in het gebied mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij

het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

MER en veiligheidsrisico's

In de MER is geconstateerd dat op het gebied van externe veiligheid bij geen van de alternatieven sprake is van overschrijding van de normen met betrekking tot plaatsgebonden risico of groepsrisico. De onderzoeksresultaten zijn in het rapport "onderzoek externe veiligheid" weergegeven. De commissie MER heeft een positief advies uitgebracht op het MER en vindt derhalve dat de onderzochte zaken op een transparante en zorgvuldige manier zijn verwoord.

Beperking agrarische bedrijfsvoering

In het MER wordt onderschreven dat de barrièrewerking van de randweg zowel in alternatief 1 als in alternatief 2 groot is. Alternatief 1 is inderdaad negatiever beoordeeld, hetgeen in de tekst van het MER niet specifiek is toegelicht. Wel is in paragraaf 3.8.3 van deel B aangegeven dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de invloed op het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijafstanden ontstaan naar de kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg. Tot slot worden in alternatief 2 in totaal vijf melkveehouderijen significant beïnvloed, terwijl dit in alternatief 1 zeven bedrijven zijn. Hoewel de verschillen qua invloed klein zijn, hetgeen duidelijk uit de tekst in het MER blijkt, heeft dit geleid tot een onderscheid in de beoordeling.

Ten aanzien van bereikbaarheid van percelen is de volgende afweging gemaakt. Een aantal kavels in het gebied dat wordt beïnvloed door alternatief 2 kan zonder maatregelen onbereikbaar worden. Het huidige bestemmingsplan voorziet echter al in de mogelijkheid tot het aanleggen van landbouwwegen. Planologisch wordt dus de mogelijkheid geboden om parallel aan de randweg in een ontsluiting te voorzien.

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.). Voor bedrijfsschade kunt u zich wenden tot de provincie Noord-Brabant. U dient hiervoor een aantal gegevens te overhandigen om de aard en hoogte vast te kunnen stellen conform de regeling.

Omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps' is in de kostenramingen voor de randweg meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente Cuijk sluit bovendien een overeenkomst waarin planschade wordt afgewenteld op de initiatiefnemer. De budgetten voor de aanleg van de randweg en

bijbehorende kosten zijn gereserveerd . De financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan is voldoende aangetoond.

Effecten op waterhuishouding

Ten aanzien van de waterhuishouding is een grondwatermeetnet opgezet om langdurig de grondwaterstand te monitoren. Wanneer er ongewenste effecten optreden door de realisatie van de randweg zullen wij hiervoor passende maatregelen nemen. Daarnaast is veelvuldig overleg geweest met het waterschap en is een uitgebreid waterhuishoudkundig plan opgesteld voor de aan en afvoer van oppervlaktewater. Ook dit systeem wordt gemonitord en worden waterhuishoudkundige maatregelen genomen om sturing te kunnen geven aan het systeem.

Barrierewerking randweg / Sociale isolatie van het gebied

Namens buurtschap Haps-Zuid wijst de inspreker op de sociale isolatie van buurtschap Putselaar, omdat bewoners worden geconfronteerd met omrijdafstanden naar burens en de kern Haps. De randweg zoals die in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen is grotendeels ten zuiden van het buurtschap Putselaar gelegen. In de tracékeuzenotitie is voor de barrierewerking tussen de kern en buurtschap Putselaar aandacht gevraagd en dit is met name in alternatief 3 als een zwak punt beoordeeld. Ook in de overige alternatieven 1, 2 en 4 is het een feit dat een aantal woningen in het buitengebied te maken krijgen met het feit dat er een randweg is gelegen tussen hen en het dorp of tussen hen en de burens, maar er is geen sprake van de afsnijding van een kern of een buurtschap. Om de bereikbaarheid van deze woningen te waarborgen zijn er parallelwegen voorzien. Er is sprake van beperkte omrijdafstanden, maar dit is niet als veroorzaker van sociale isolatie beoordeeld.

Toename onveiligheid

De aanleg van de randweg heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van het buurtschap Putselaar. Wij kunnen de constatering dat dit leidt tot een groter gevoel van onveiligheid niet wegnemen. Wel constateren wij dat de aanleg de randweg op zich niet leidt tot een toename van verkeer. De ontsluiting van Haps en omgeving wordt door deze randweg niet substantieel anders.

Combinatie aanleg met glasvezel, kabel etc.

De mogelijkheden tot het combineren van verschillende werkzaamheden in het gebied bij de uitvoering zullen te zijner tijd in de uitvoeringsfase nader worden gezien.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door de W.G.M. Lukassen en W.L.M. Boumans ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

15. *Inhoud inspraakreactie van P. van Hulst en B. Laureijs, Putselaarstraat 6 te Haps, reclamant 15.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op het ontstaan van diverse negatieve effecten voor het gebied rond De Putselaar.

Overweging

Flora en Fauna.

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden gezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. . Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Recreatieve kwaliteit van het gebied.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap en de daarmee verband houdende recreatieve kwaliteit. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Omrijafstanden.

Omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps' is in de kostenramingen voor de randweg meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Voor bedrijfsschade kunt u zich wenden tot de provincie Noord-Brabant. U dient hiervoor een aantal gegevens te overhandigen om de aard en hoogte vast te kunnen stellen conform de regeling.

Wij constateren dat als gevolg van de aanleg van de randweg andere fietsroutes naar de omgeving moeten worden gekozen. In het plan wordt voorzien in parallelwegen zodat de ontsluiting naar de omliggende dorpen geborgd blijft. Er is geen sprake van onaanvaardbare toename van fietsafstanden.

Gezondheidseffecten als gevolg van geluid, fijnstof, stank, licht

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010,

randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Putselaarstraat 6 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeursracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in buurtschap Haps-Zuid maakt autoverkeer in het gebied mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Effecten verhoogde aanleg weg

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd dan wel aansluiting gezocht bij het bestaande maaiveld. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstanden in het gebied. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen om een goed beeld te krijgen van de grondwaterstanden en zal bij het verdere ontwerp hiermee rekening worden gehouden dan wel geoptimaliseerd. Het ruimtebeslag is dusdanig opgezet dat deze optimalisatie passen binnen de bestemmingsplankaders.

Waardedaling/vermindering woongenot

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door P. van Hulst en B. Laureijs ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

16. *Inhoud inspraakreactie van de familie Geurts-Laureijs, Putselaarstraat 9 te Haps, reclamant 16.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op het ontstaan van diverse negatieve effecten voor het gebied rond De Putselaar.

Overweging

Flora en Fauna.

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. . Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Recreatieve kwaliteit van het gebied / Landschappelijke kwaliteiten.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap en de daarmee verband houdende recreatieve kwaliteit. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Omrijafstanden.

Omrijshade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps' is in de kostenramingen voor de randweg meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Wij constateren dat als gevolg van de aanleg van de randweg andere fietsroutes naar de omgeving moeten worden gekozen. In het plan wordt voorzien in parallelwegen zodat de ontsluiting naar de omringende dorpen geborgd blijft. Er is geen sprake van onaantvaardbare toename van fietsafstanden.

Gezondheidseffecten als gevolg van geluid, fijnstof, stank, licht

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Putselaarstraat 9 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeursracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in buurtschap Haps-Zuid maakt autoverkeer in het gebied mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen. Effecten verhoogde aanleg weg

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd. In het kader van de watertoets

is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstand. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen. Afhankelijk van deze resultaten zal de nieuwe weg gedimensioneerd worden. De aanleg van deze weg zal binnen de bestemmingsplankaders plaatsvinden.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door de familie Geurts - Laureijs ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

17. Inhoud inspraakreactie van de familie Geurts Kijkuitpad 2a te Haps, reclamant 17

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op het ontstaan van diverse negatieve effecten voor het gebied waar de randweg is geprojecteerd.

Overweging

Landschappelijke openheid

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Gezondheidseffecten als gevolg van geluid, fijnstof, stank, licht

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Kijkuitpad 2a geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurstracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-

kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in buurtschap Haps-Zuid maakt autoverkeer in het gebied mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door de familie Geurts ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

18. *Inhoud inspraakreactie van W. Beelen en M. Beelen-De Haas, Wanroijseweg 5 te Haps, reclamant 18*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de sociale effecten, de kwaliteit van de leefomgeving (geluid, stikstof, fijnstof), gevolgen voor de bedrijfsvoering van het agrarisch bedrijf inclusief de verkoop aan huis activiteiten.

Overweging

Sociale effecten aanleg randweg.

De inspreker wijst op de sociale isolatie omdat zij worden geconfronteerd met omrijdafstanden naar burens en de kern Haps. De randweg zoals die in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen is grotendeels ten zuiden van het buurtschap Putselaar gelegen. In de tracékeuzenotitie is voor de barrièrewerking tussen de kern en buurtschap Putselaar aandacht gevraagd en dit is met name in alternatief 3 als een zwak punt beoordeeld. Ook in de overige alternatieven 1, 2 en 4 is het een feit dat een aantal woningen in het buitengebied te maken krijgen met het feit dat er een randweg is gelegen tussen hen en het dorp of tussen hen en de burens, maar er is geen sprake van de afsnijding van een kern of een buurtschap. Om de bereikbaarheid van deze woningen te waarborgen zijn er parallelwegen voorzien. Er is sprake van beperkte omrijdafstanden, maar dit is niet als veroorzaker van sociale isolatie beoordeeld.

Kwaliteit leefomgeving.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Wanroijseweg 5 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurstracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Daar worden de effecten van (zeer) fijn stof en stikstofdioxide

onderzocht. Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentraties dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Omrij schade bereikbaarheid landbouwgronden

In het MER wordt onderschreven dat de barrièrewerking van de randweg zowel in alternatief 1 als in alternatief 2 groot is. Alternatief 1 is inderdaad negatiever beoordeeld, hetgeen in de tekst van het MER niet specifiek is toegelicht. Wel is in paragraaf 3.8.3 van deel B aangegeven dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de invloed op het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijafstanden ontstaan naar de kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg. Tot slot worden in alternatief 2 in totaal vijf melkveehouderijen significant beïnvloed, terwijl dit in alternatief 1 zeven bedrijven zijn. Hoewel de verschillen qua invloed klein zijn, hetgeen duidelijk uit de tekst in het MER blijkt, heeft dit geleid tot een onderscheid in de beoordeling.

Ten aanzien van bereikbaarheid van percelen is de volgende afweging gemaakt. Een aantal kavels in het gebied dat wordt beïnvloed door alternatief 2 kan zonder maatregelen onbereikbaar worden. Het huidige bestemmingsplan voorziet echter al in de mogelijkheid tot het aanleggen van landbouwwegen. Planologisch wordt dus de mogelijkheid geboden om parallel aan de randweg in een ontsluiting te voorzien.

Omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps' is in de kostenramingen voor de randweg meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Bedrijfsschade (effecten op de verkoop aan huisactiviteiten).

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat

hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.).

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door W. Beelen en M. Beelen – de Haas ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

19. *Inhoud inspraakreactie van A.H.J. Venhuizen, Kijkuitpad 3 te Haps, reclamant 19*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de gevolgen van de aanleg van de randweg, concreet geluidshinder, gezondheidsschade, milieuschade en omgevingsschade.

Overweging

Kwaliteit leefomgeving, lucht en geluid

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Kijkuitpad 3 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoekspllicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Daar worden de effecten van (zeer) fijn stof en stikstofdioxide onderzocht. Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentraties dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots

worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Waardedaling/vermindering woongenot (omgevingsschade)

Voor nadeelcompensatie en planschade als gevolg van het bestemmingsplan kunt u bij de gemeente terecht. In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door A.H.J. Venhuizen ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

20. *Inhoud inspraakreactie van W.J.J.M. van Osch en A.A.J. van Osch-Willems, Parallelstraat 12 te Haps, reclamant 20*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de gevolgen van de aanleg van de randweg i.v.m. geluidhinder, stikstof, fijnstof, uitzicht, de toepassing van het meest geluidsarme asfalt, fietsverbinding naar Boxmeer, landbouwverkeer door de kern.

Overweging

Kwaliteit leefomgeving, lucht en geluid

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Parallelstraat 12 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders. Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Daar worden de effecten van (zeer) fijn stof en stikstofdioxide onderzocht. Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentraties dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik

worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Uitzicht / landschappelijke inpassing

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

De randweg zal op een landschappelijk verantwoorde wijze worden ingepast. Het uitzicht zal als gevolg van de aanleg van de weg veranderen. In de mer is derhalve voldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de aanleg van de verschillende tracés op het landschap zijn en wat dit betekent voor de haalbaarheid van de plannen.

Het gewijzigd uitzicht is in het kader van deze planologische procedure op zich geen te beschermen belang. Ook op grond van de huidige planologische regeling zijn ontwikkelingen mogelijk die leiden tot een verandering van het uitzicht.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed.

Fietsverbinding naar Boxmeer

De fietsverbinding naar Boxmeer wordt voldoende geacht en kan worden afgewikkeld via de Lokkantseweg en onderdoorgang bij de A73 (Nabuurs).

Landbouwverkeer

Het gedeelte nieuwe randweg tussen de rotonde RBL en de rotonde Zoetsmeerweg/Lokkantseweg is niet toegankelijk voor landbouwverkeer. Het landbouwverkeer dat derhalve vanuit Oeffelt naar Sint Hubert moet rijden, zal gebruik blijven maken van de lokale wegen zoals nu ook het geval is.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door W.J.J.M. van Osch en A.A.J. van Osch-Willems ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

21 *Inhoud inspraakreactie van de familie Barten, Putselaarstraat 11a te Haps, reclamant 21.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op het ontstaan van diverse negatieve effecten voor het gebied rond De Putselaar.

Overweging

Flora en Fauna

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaar rond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. . Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Recreatieve kwaliteiten / landschap.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap en daarmee mede op de recreatieve kwaliteiten van het gebied. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Sociale isolatie

Namens buurtschap Haps-Zuid wijst de inspreker op de sociale isolatie van buurtschap Putselaar, omdat bewoners worden geconfronteerd met omrijdafstanden naar burens en de kern Haps. De randweg zoals die in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen is grotendeels ten zuiden van het buurtschap Putselaar gelegen. In de tracékeuzenotitie is voor de barrièrewerking tussen de kern en buurtschap Putselaar aandacht gevraagd en dit is met name in alternatief 3 als een zwak punt beoordeeld. Ook in de overige alternatieven 1, 2 en 4 is het een feit dat een aantal woningen in het buitengebied te maken krijgen met het feit dat er een randweg is gelegen tussen hen en het dorp of tussen hen en de burens, maar er is geen sprake van de afsnijding van een kern of een buurtschap. Om de bereikbaarheid van deze woningen te waarborgen zijn er parallelwegen voorzien. Er is sprake van beperkte omrijdafstanden, maar dit is niet als veroorzaker van sociale isolatie beoordeeld.

Effecten verhoogde aanleg weg

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd dan wel aansluiting gezocht bij het bestaande maaiveld. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstanden in het gebied. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen om een goed beeld te krijgen van de grondwaterstanden en zal bij het verdere ontwerp hiermee rekening worden gehouden dan wel geoptimaliseerd. Het ruimtebeslag is dusdanig opgezet dat deze optimalisatie passen binnen de bestemmingsplankaders.

Toename onveiligheid

De aanleg van de randweg heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van het buurtschap Putselaar. Wij kunnen de constatering dat dit leidt tot een groter gevoel van onveiligheid niet wegnemen. Wel constateren wij dat de aanleg de randweg op zich niet leidt tot een toename van verkeer. De ontsluiting van Haps en omgeving wordt door deze randweg niet substantieel anders.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Putselaarstraat 11a geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders. Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Daar worden de effecten van (zeer) fijn stof en stikstofdioxide onderzocht. Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentraties dermate laag zijn dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het

gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Putselaarstraat 11a maakt zowel via de Kruisstraat als de Zoetsmeerweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Waardedaling/vermindering woongenot (omgevingsschade)

Voor nadeelcompensatie en planschade als gevolg van het bestemmingsplan kunt u bij de gemeente terecht. In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door familie Barten ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

22 Inhoud inspraakreactie van H.A.M. Rutten, Zoetsmeerweg 1f te Haps, reclamant 22.

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de verkeerskundige effecten van de weg, geluidhinder en horizonvervuiling.

Overweging

Verkeerskundige effecten / sluipverkeer.

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier ruimere aandacht aan worden besteed.

Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lokkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomstbestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps.

Geluidhinder

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Zoetsmeerweg 1f is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte en de aanpassingen aan de Zoetsmeerweg is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 55,20 dB. De huidige geluidsbelasting is 51,81 dB. Er is sprake van een toename van meer dan 2 dB. Er is derhalve sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De nieuwe geluidsbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er dient een hogere waarde te worden vastgesteld. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 54 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Horizonvervuiling/landschappelijke inpassing.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

De randweg zal op een landschappelijk verantwoorde wijze worden ingepast. Het uitzicht zal als gevolg van de aanleg van de weg veranderen. In de mer is derhalve voldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de aanleg van de verschillende tracés op het landschap zijn en wat dit betekent voor de haalbaarheid van de plannen.

Het gewijzigd uitzicht is in het kader van deze planologische procedure op zich geen te beschermen belang. Ook op grond van de huidige planologische regeling zijn ontwikkelingen mogelijk die leiden tot een verandering van het uitzicht.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door H.A.M. Rutten ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

23 *Inhoud inspraakreactie van H.H.M. Peters, Zoetsmeerweg 3 te Haps, reclamant 23.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de verkeerskundige effecten van de weg, geluidhinder en horizonvervuiling.

Overweging

Verkeerskundige effecten / sluipverkeer.

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier ruimere aandacht aan worden besteed.

Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lökkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomstbestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps.

Geluidhinder

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Zoetsmeerweg 3 is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte en de aanpassingen aan de Zoetsmeerweg is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 56,16 dB. De huidige geluidsbelasting is 52,77 dB. Er is sprake van een toename van meer dan 2 dB. Er is derhalve sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De nieuwe geluidsbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er dient een hogere waarde te worden vastgesteld. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 55 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs-tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Horizonvervuiling/landschappelijke inpassing.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Geconstateerd wordt dat de aanleg van tracé 2 geen onevenredige aantasting van het landschap betreft waardoor de aanleg van de rotonde planologisch niet haalbaar wordt geacht. De randweg zal op een landschappelijk verantwoorde wijze worden ingepast. Het uitzicht zal als gevolg van de aanleg van de weg veranderen. In de mer is derhalve voldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de aanleg van de verschillende tracés op het landschap zijn en wat dit betekent voor de haalbaarheid van de plannen.

Het gewijzigd uitzicht is in het kader van deze planologische procedure op zich geen te beschermen belang. Ook op grond van de huidige planologische regeling zijn ontwikkelingen mogelijk die leiden tot een verandering van het uitzicht.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door H.H.M. Peters ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard.

24 Inhoud inspraakreactie van G.J.C. van Duijnhoven, Kijkuitpad 8 te Haps, reclamant 24.

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de noodzaak in relatie tot het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker, de financiële haalbaarheid, voorkeur voor alternatief tracé 1, aantasting woongenot (geluid, fijnstof, stank en lichthinder, uitzicht) en de waardevermindering van de woning.

Overweging

Noodzaak randweg i.r.t. RBL

In het MER (deel A en deel B) wordt uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak voor de randweg (hoofdstuk 2.2 deel A en in de paragrafen 2.1.2 en 2.8.1 van deel B). Ook de Commissie m.e.r. geeft in haar richtlijnen aan dat dit onderdeel van het MER dient te zijn. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en heeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Nut en noodzaak is afdoende beschreven .

Financiële haalbaarheid.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Tracekeuze

In het MER is inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de verschillende trace's op de omgeving zijn. Aan de hand daarvan is tot de keuze van tracé 2 gekomen. De Commissie m.e.r. heeft positief geadviseerd over de inhoud van het MER.

Aantasting woongenot

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Kijkuitpad 8 is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 50 dB. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Kruisstraat 2 bedraagt 2 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 49 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

- a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeursracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De aanleg van het nieuwe weggedeelte brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Uitzicht

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed

mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is. Hiertoe zal met behulp van een 3D-visualisatie worden bepaald hoe deze het beste kan worden vormgegeven

Geconstateerd wordt dat de aanleg van tracé 2 geen onevenredige aantasting van het landschap betreft waardoor de aanleg van de rotonde planologisch niet haalbaar wordt geacht. De randweg zal op een landschappelijk verantwoorde wijze worden ingepast. Het uitzicht zal als gevolg van de aanleg van de weg veranderen. In de mer is derhalve voldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de aanleg van de verschillende tracés op het landschap zijn en wat dit betekent voor de haalbaarheid van de plannen.

Het gewijzigd uitzicht is in het kader van deze planologische procedure op zich geen te beschermen belang. Ook op grond van de huidige planologische regeling zijn ontwikkelingen mogelijk die leiden tot een verandering van het uitzicht.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door G.J.C. van Duijnhoven ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

25 Inhoud inspraakreactie van de bewoner (M.J. van de Laar) van Burgemeester Moorenstraat 65 te Haps, reclamant 25.

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de effecten van de geprojecteerde randweg ten opzichte van de reeds aanwezige woning aan Burgemeester Moorenstraat 65.

Overweging

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Burgemeester Moorenstraat 65 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders. Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM2,5). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM2,5 dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de

commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Mer en alternatief tracé.

In het MER is inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de verschillende trace's op de omgeving zijn. Aan de hand daarvan is tot de keuze van trace 2 gekomen. De Commissie m.e.r. heeft positief geadviseerd over de inhoud van het MER.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door M.J. van de Laar ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

26 *Inhoud inspraakreactie van B van Breda en I. Theunissen, Putselaarstraat 11 te Haps, reclamant*
26.

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op het ontstaan van diverse negatieve effecten voor het gebied rond De Putselaar.

Overweging

Flora en Fauna.

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaar rond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. . Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Recreatieve kwaliteit van het gebied.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap en de daarmee verband houdende recreatieve kwaliteit. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is

Omrijafstanden.

Omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps' is in de kostenramingen voor de randweg meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Uitzicht

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is. Hiertoe zal met behulp van een 3D-visualisatie worden bepaald hoe deze het beste kan worden vormgegeven

Specifiek voor tracé 2 is daarbij nog het volgende van belang. Voor het gedeelte van de weg tussen de aftakking Sint Hubertseweg en de Lokkantseweg is van belang dat het tracé wordt ingepast in het relatief kleinschalige landschap zuidelijk van de Putselaarstraat. Langs dit tracé zal begeleidende beplanting aan de randweg worden aangeplant. Tussen de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg wordt een rotonde aangelegd. Deze rotonde heeft een negatieve impact

op het kleinschalige karakter van het landschap. In de totaalafweging voor de tracékeuze is dit aspect niet zodanig gewaardeerd dat de haalbaarheid van enig alternatief tracé niet haalbaar wordt geacht.

De randweg zal op een landschappelijk verantwoorde wijze worden ingepast. Het uitzicht zal als gevolg van de aanleg van de weg veranderen. In de mer is derhalve voldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de aanleg van de verschillende tracés op het landschap zijn en wat dit betekent voor de haalbaarheid van de plannen.

Het gewijzigd uitzicht is in het kader van deze planologische procedure op zich geen te beschermen belang. Ook op grond van de huidige planologische regeling zijn ontwikkelingen mogelijk die leiden tot een verandering van het uitzicht.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed.

Gezondheidseffecten als gevolg van geluid, fijnstof, stank, licht

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Putselaarstraat 11 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders. Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs-tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht

en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in buurtschap Haps-Zuid maakt autoverkeer in het gebied mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Effecten verhoogde aanleg weg

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstand. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen. Afhankelijk van deze resultaten zal de nieuwe weg gedimensioneerd worden. De aanleg van deze weg zal binnen de bestemmingsplankaders plaatsvinden.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door B. van Breda en I. Theunissen ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

27 *Inhoud inspraakreactie van J.H.A. van Dijk en A.J. van Dijk, Wanroijseweg 1 te Haps, reclamant*
27.

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op het ontstaan van diverse negatieve effecten voor het gebied rond De Putselaar.

Overweging

Landschap / recreatieve waarde gebied.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap en daarmee mede de recreatieve waarde van het gebied. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Uitgangspunt bij de landschappelijke inpassing is dat er uitsluitende daar geluidsschermen worden toegepast waar de wetgever dit vereist en waar deze doelmatig zijn. Het is geenszins deze overal toe te passen. De regels in het bestemmingsplan staan dit nu wel toe. Dit is niet de bedoeling, de planregels zullen hierop worden aangepast .

Effecten verhoogde aanleg weg

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd dan wel aansluiting gezocht bij het bestaande maaiveld. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstanden in het gebied. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen om een goed beeld te krijgen van de grondwaterstanden en zal bij het verdere ontwerp hiermee rekening worden gehouden dan wel geoptimaliseerd. Het ruimtebeslag is dusdanig opgezet dat deze optimalisatie passen binnen de bestemmingsplankaders.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Wanroijseweg 1 is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 52 dB. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Wanroijseweg 1 bedraagt 4 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De

uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 51 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in buurtschap Haps-Zuid maakt autoverkeer in het gebied mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Trillingshinder

In deel B van het MER (paragraaf 3.9.3) is aangegeven hoe de mate van trillingshinder is bepaald. Aangesloten is bij de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', voor meten van schade aan gebouwen of hinder ofwel de SBR-richtlijnen. In genoemde paragraaf wordt ingegaan op de mate van trillingshinder in elk van de alternatieven. De mate waarin alternatief 2 trillingshinder veroorzaakt is afdoende in beeld gebracht.

Economische schade bedrijfsvoering

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.). Voor bedrijfsschade kunt u zich wenden tot de provincie Noord-Brabant. U dient hiervoor een aantal gegevens te overhandigen om de aard en hoogte vast te kunnen stellen conform de regeling.

Omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps' is in de kostenramingen voor de randweg meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Waterhuishoudkundige effecten

Ten aanzien van de waterhuishouding is een grondwatermeetnet opgezet om langdurig de grondwaterstand te monitoren. Wanneer er ongewenste effecten optreden door de realisatie van de randweg zullen wij hiervoor passende maatregelen nemen. Daarnaast is veelvuldig overleg geweest met het waterschap en is een uitgebreid waterhuishoudkundig plan opgesteld voor de aan en afvoer van oppervlaktewater. Ook dit systeem wordt gemonitord en worden waterhuishoudkundige maatregelen genomen om sturing te kunnen geven aan het systeem.

Geïsoleerde ligging

Namens buurtschap Haps-Zuid wijst de inspreker op de sociale isolatie van buurtschap Putselaar, omdat bewoners worden geconfronteerd met omrijafstanden naar burens en de kern Haps. De randweg zoals die in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen is grotendeels ten zuiden van het buurtschap Putselaar gelegen. In de tracékeuzenotitie is voor de barrièrewerking tussen de kern en buurtschap Putselaar aandacht gevraagd en dit is met name in alternatief 3 als een zwak punt beoordeeld. Ook in de overige alternatieven 1, 2 en 4 is het een feit dat een aantal woningen in het buitengebied te maken krijgen met het feit dat er een randweg is gelegen tussen hen en het dorp of tussen hen en de burens, maar er is geen sprake van de afsnijding van een kern of een buurtschap. Om de bereikbaarheid van deze woningen te waarborgen zijn er parallelwegen voorzien. Er is sprake van beperkte omrijafstanden, maar dit is niet als veroorzaker van sociale isolatie beoordeeld.

Toename onveiligheid

De aanleg van de randweg heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van het buurtschap Putselaar. Wij kunnen de constatering dat dit leidt tot een groter gevoel van onveiligheid niet

wegnemen. Wel constateren wij dat de aanleg de randweg op zich niet leidt tot een toename van verkeer. De ontsluiting van Haps en omgeving wordt door deze randweg niet substantieel anders.

Combinatie aanleg met glasvezel, kabel etc.

De mogelijkheden tot het combineren van verschillende werkzaamheden in het gebied bij de uitvoering zullen te zijner tijd in de uitvoeringsfase nader worden gezien.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door J.H.A. van Dijk en A.J. van Dijk ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

28 Inhoud inspraakreactie van B. Blom, Lokkantseweg 2 te Haps, reclamant 28.

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de noodzaak voor de aanleg van de weg, de aantasting van het woongenot en de waardevermindering van de woning.

Overweging

Noodzaak aanleg van de weg.

In het MER (deel A en deel B) wordt uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak voor de randweg (hoofdstuk 2.2 deel A en in de paragrafen 2.1.2 en 2.8.1 van deel B). Ook de Commissie m.e.r. geeft in haar richtlijnen aan dat dit onderdeel van het MER dient te zijn. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en heeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Nut en noodzaak is afdoende beschreven .

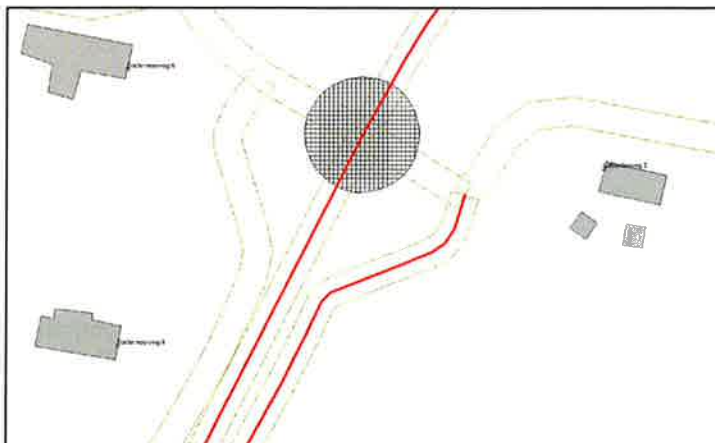
Landschappelijke inpassing / horizonvervuiling

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de woning Lokkantseweg 2 is het volgende geconstateerd. Als gevolg van de aanleg van het nieuwe weggedeelte is de geluidsbelasting op deze woning berekend op 54 dB. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. De geconstateerde overschrijding ter hoogte van de woning Lokkantseweg 2 bedraagt 6 dB en blijft derhalve binnen de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt wordt een extra geluidsreductie van 1 dB bereikt. De uiteindelijke geluidsbelasting waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, bedraagt 53 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

De woning Lokkantseweg 2 is zowel beschouwd in het onderzoek naar de aanleg van de nieuwe Randweg als in het onderzoek naar de reconstructie van de Lokkantseweg ten gevolge van de aansluiting op de nieuwe weg. De afstand van de woning Lokkantseweg 2 tot de nieuwe Randweg bedraagt 80 meter, terwijl de afstand van de woning Zoetsmeerweg 8 tot de nieuwe Randweg 40 meter bedraagt. Het rekenpunt is zo gekozen dat dit op een zo klein mogelijke afstand van de nieuwe weg is gelegen (zie onderstaande figuur). Ook de parallelweg is in het onderzoek meegenomen.



Overeenkomstig het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 is een rotonde gemodelleerd (zie figuur). Hierdoor is rekening gehouden met remmend en optrekkend verkeer.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeursracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Trillingen

In deel B van het MER (paragraaf 3.9.3) is aangegeven hoe de mate van trillingshinder is bepaald. Aangesloten is bij de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', voor meten van schade aan gebouwen of hinder ofwel de SBR-richtlijnen. In genoemde paragraaf wordt ingegaan op de mate van trillingshinder in elk van de alternatieven. De mate waarin alternatief 2 trillingshinder veroorzaakt is afdoende in beeld gebracht.

Lichthinder.

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Lokkantseweg 2 maakt zowel via de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Luchtkwaliteit

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Verkeersveiligheid

Verkeersafwikkeling

Vanwege de hoeveelheid verkeer op de Randweg kan niet volstaan worden met een 'standaard' kruispunt waarbij alleen de voorrang geregeld is. Dit zou de oversteekbaarheid van de Randweg niet ten goede komen. Aanvullende maatregelen in de vorm van een verkeerslichtenregeling, een rotonde of een ongelijkvloerse oplossing zijn noodzakelijk. Gelet op de grote ruimtelijke ingreep in relatie tot de haalbaarheid van gelijkvloerse oplossingen worden nut en noodzaak van een ongelijkvloerse oplossing sterk in twijfel getrokken.

Daarbij speelt ook het aspect 'sociale veiligheid' mee. Een ongelijkvloerse oplossing in de vorm van een (fiets)tunnel kan leiden tot gevoelens van onveiligheid waarmee het beoogde gebruik van een tunnel teniet wordt gedaan.

Vandaar dat gekozen is voor een gelijkvloerse oplossing. Vanwege verkeersveiligheid is bewust gekozen voor een enkelstrooks-rotonde. Deze rotonde kan de hoeveelheid verkeer goed verwerken en waarborgt de oversteekbaarheid van de Randweg voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer.

Verkeersveiligheid

Een rotonde wordt doorgaans gezien als de meest verkeersveilige oplossing. Er vinden geen kruisende verkeersbewegingen plaats tussen gemotoriseerd verkeer onderling en snelheden van het gemotoriseerd verkeer zijn laag waardoor het aantal en de ernst van potentiële conflicten sterk afnemen ten opzichte van andere kruispuntsvormen. Weliswaar dient het langzaam verkeer rond de rotonde buiten de bebouwde kom voorrang te verlenen aan kruisend gemotoriseerd verkeer, maar vanwege de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het in twee fasen kunnen oversteken zijn verkeersveiligheid en oversteekbaarheid gegarandeerd.

Specifiek in deze situatie waarbij ook aansluitingen op parallelwegen gerealiseerd moeten worden zorgt een rotonde juist voor duidelijkheid en homogeniteit.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) verwoordt het als volgt: Homogeen gebruik van infrastructuur is een van de Duurzaam Veilig-eisen. Op de kruisingen van verkeersaders binnen de bebouwde kom, waar snelverkeer en langzaam verkeer elkaar ontmoeten, is deze homogeniteitseis te vertalen in het terugbrengen van het aantal potentiële conflicten en het verlagen van de snelheden. Rotondes komen door hun eigenschappen tegemoet aan deze eis. Rotondes zijn veiliger dan kruispunten omdat ze het aantal potentiële conflicten tussen verkeersdeelnemers terugbrengen en de verkeerssnelheid verlagen. Vervanging van een kruispunt door een rotonde zou het aantal ernstige slachtoffers op het betreffende kruispunt met 46% doen afnemen. De doorstroming van het verkeer is op rotondes meestal beter dan op kruispunten, en de uitstoot van gassen en het lawaai nemen af, zeker vergeleken met kruispunten met verkeerslichten. Wel moet rekening gehouden worden met een groter ruimtebeslag

Een rotonde vermindert het aantal potentiële conflicten op een kruispunt en zorgt ervoor dat er, afgezien van minder ernstige kop-staartconflicten, maar één type (dwars)conflict overblijft. Daarnaast verlaagt een rotonde de naderingssnelheid van het verkeer. De gewenste naderingssnelheid is ongeveer 30 km/uur, omdat bij die snelheid ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers of fietsers in veel gevallen een afloop hebben zonder dodelijk letsel. Om deze naderingssnelheid te garanderen dient de rotonde echter te voldoen aan specifieke ontwerpeisen ten aanzien van de opeenvolging van bochten die motorvoertuigen moeten maken bij het naderen en berijden van een rotonde. Het ontwerp van de rotonde op het kruispunt Randweg - Zoetsmeerweg – Lökkantseweg voldoet aan deze ontwerpeisen (Bron: SWOV, Factsheet Rotondes, januari 2012)

De SWOV adviseert dan ook op locaties op gebiedsontsluitingswegen daar waar het ruimtelijk inpasbaar is en de kruisende verkeersstroom daartoe aanleiding geeft, te kiezen voor een rotonde. Door fietsers op een rotonde buiten de bebouwde kom uit de voorrang te laten wordt juist maximale verkeersveiligheid voor deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers gegarandeerd

Landbouwverkeer

Om de routing van het landbouwverkeer in kaart te brengen is in het kader van het MER een Memo landbouwverkeer opgesteld. Er is bezien hoe nieuwe routes zullen ontstaan en waar dit verkeers(veiligheids)problemen kan opleveren. De parallelwegen zijn te categoriseren als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Deze hebben een voorgeschreven minimale breedte van 4,50 meter. De breedte van de parallelwegen is echter 5,50 meter om de menging van verschillende verkeerssoorten (landbouw, auto- en fietsverkeer) optimaal te faciliteren.

Sluipverkeer

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier ruimere aandacht aan worden besteed

Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lökkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de

Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomst-bestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps

Waardevermindering.

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door B. Blom ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

29 *Inhoud inspraakreactie van de familie Graat, Sint Hubertseweg 3 te Haps, reclamant 29.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de MER en op het voorontwerpbestemmingsplan. In de MER worden de alternatieven niet volledig beschreven zodat effecten en beoordeling niet goed kunnen worden beoordeeld. De noodzaak voor de aanleg van de weg, de aantasting van het woongenot en de waardevermindering van de woning. De verkeerseffecten zijn onvoldoende in beeld gebracht. De effectbeoordeling in het MER is niet transparant. De effecten op de landbouw zijn groot, o.a. de doorsnijding van de huiskavel van het bedrijf aan Sint Hubertseweg 3. De Passende beoordeling is tegenstrijdig en er zijn opmerkingen gemaakt over het akoestisch onderzoek. Gevraagd wordt om het voorkeursalternatief te heroverwegen en om een aantal aanpassingen aan het ontwerp aan te brengen.

Overweging

Alternatievenbeschrijving MER

In de plan-mer zijn de verschillende alternatieven nader onderzocht. De Commissie m.e.r. heeft in het advies aangegeven dat dit onderzoek op een correcte wijze is uitgevoerd.

Sluipverkeer

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier ruimere aandacht aan worden besteed .

Effectbeoordeling 6.2. MER is niet transparant.

De effectbeoordeling in paragraaf 6.2 is een resultante van het onderzoek dat in deel B van het MER is beschreven. Dit is ook aangegeven. In deel B is het onderzoek naar de referentiesituatie uitgebreid beschreven en is bij de effectbeoordeling aangegeven hoe tot een score is gekomen. Deze beoordeling heeft deels een kwantitatieve basis en deels een kwalitatieve. Ook dit komt in deel B afdoende aan bod. Dit blijkt ook uit het advies van de Commissie m.e.r., die stelt dat: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Met betrekking tot de 7-puntsschaal: deze is wel degelijk voor elk aspect op gelijke wijze toegepast.

Kentekenonderzoek

Uit het kentekenonderzoek van 2010 blijkt inderdaad een aandeel doorgaand verkeer van 22-29%. Het gaat hier om het percentage doorgaand verkeer ten opzichte van al het verkeer dat het kordon rondom Haps komt binnenrijden en het kordon weer verlaat. Omdat het gaat om de hoeveelheid verkeer die op een aantal locaties in en uit rijdt is het aandeel op de N266 in Haps laag. In de totale hoeveelheid verkeer zit immers ook verkeer dat in het kordon een herkomst of bestemming heeft.

De 80-85% zoals die is genoemd in het MER mag dan ook niet 1 op 1 worden vergeleken met voornoemd percentage uit het kentekenonderzoek. Deze 80-85% betreft een gemodelleerd aandeel doorgaand verkeer voor de toekomstige situatie en heeft betrekking op een doorsnede van de N266 in de kern Haps. Hier is zuiver gekeken naar de hoeveelheid verkeer die hier passeert en hoeveel verkeer daarvan doorgaand is, dat wil zeggen in het verlengde van Haps de kern verlaat of binnenrijdt (2 richtingen). Dit is dus geen aandeel ten opzichte van het totale kordon waarmee in het kentekenonderzoek gerekend is. Beide percentages vertellen dus iets anders. Immers, inkomend verkeer op een bepaalde locatie die voor het kordon van het kentekenonderzoek en op de N264 doorgaand is, is een andere analyse dan het doorgaand verkeer op doorsnedeniveau vanuit alle richtingen op een wegvak in het midden van die weg.

Ten slotte speelt mee dat voor 2025 een toename van het aandeel doorgaand verkeer verwacht wordt als gevolg van de ontwikkeling van het RBL en overige ruimtelijke ontwikkelingen rondom de kern. Dit bedrijventerrein genereert veel (zwaar) verkeer dat geen relatie heeft met de kern Haps. Volgens het verkeersmodel gaat het om circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal die van/naar het RBL een relatie hebben met het gebied westelijk van Haps. Zonder Randweg zal dit verkeer dus gebruik moeten maken van de route door de kern.

Functie randweg voor doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer.

Primair heeft de Randweg tot doel het afwikkelen van doorgaand verkeer. Immers, wanneer de Randweg het doorgaand verkeer maximaal faciliteert zullen de intensiteiten in de kern afnemen hetgeen de leefbaarheid in de kern bevordert. In mindere mate zal de Randweg, afhankelijk van het te kiezen tracé, ook herkomst-bestemmingsverkeer naar Haps afwikkelen. Hoe dichter het tracé tegen de kern aan ligt, hoe meer dat dit het geval zal zijn. Uit de modelanalyses blijkt dat dit tot een verdere afname van de hoeveelheid verkeer op de traverse in de kern zal leiden van 10 à 15%.

Verkeerseffecten verschillende alternatieven

De verkeerseffecten van de verschillende alternatieven zijn uitgebreid doorgerekend met behulp van een verkeersmodel. Op wegvakniveau is zo inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn van de hoeveelheid verkeer als gevolg van diverse tracés van de Randweg. Voor het jaar 2025 is daarbij het verkeersmodel gevuld met alle sociaaleconomische gegevens en ruimtelijke ontwikkelingen en alle verkeersonderzoeken uit 2010. Wij zijn dan ook van mening dat het model een reëel beeld schetst van de te verwachten verkeersstromen als gevolg van de onderzochte tracés van een randweg.

Leesbaarheid bijlagen rapport Goudappel Coffeng

Gelet op de complexiteit van dit onderzoeksdeel kunnen wij ons voorstellen dat de rapportages waarin de resultaten worden weergegeven moeilijk leesbaar zijn. Indien er problemen zijn met de leesbaarheid van het rapport bestaat de mogelijkheid om een nadere afspraak te maken met de gemeente waarbij een toelichting op de stukken zal worden gegeven.

Barrièrewerking landbouw

In het MER wordt onderschreven dat de barrièrewerking van de randweg zowel in alternatief 1 als in alternatief 2 groot is. Alternatief 1 is inderdaad negatiever beoordeeld, hetgeen in de tekst van het MER niet specifiek is toegelicht. Wel is in paragraaf 3.8.3 van deel B aangegeven dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de invloed op het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijdafstanden ontstaan naar de kavels aan de overzijde van de

Lokkantseweg. Tot slot worden in alternatief 2 in totaal vijf melkveehouderijen significant beïnvloed, terwijl dit in alternatief 1 zeven bedrijven zijn. Hoewel de verschillen qua invloed klein zijn, hetgeen duidelijk uit de tekst in het MER blijkt, heeft dit geleid tot een onderscheid in de beoordeling.

Ten aanzien van bereikbaarheid van percelen is de volgende afweging gemaakt. Een aantal kavels in het gebied dat wordt beïnvloed door alternatief 2 kan zonder maatregelen onbereikbaar worden. Het huidige bestemmingsplan voorziet echter al in de mogelijkheid tot het aanleggen van landbouwwegen. Planologisch wordt dus de mogelijkheid geboden om parallel aan de randweg in een ontsluiting te voorzien.

Huiskavel

De huiskavels zijn ingetekend aan de hand van de beschikbaar gestelde kadastrale gegevens. Het wit gelaten perceel in de afbeelding zal worden ingetekend. Dit heeft echter geen gevolgen voor de conclusies/beoordeling in het MER ten aanzien van invloed op de landbouw, specifiek de barrièrewerking. Dit bedrijf was al meegewogen in de beoordeling van de invloed van zowel alternatief 2 als alternatief 3 op de barrièrewerking voor de landbouw en in de bepaling van de arealen grond.

Passende beoordeling

In het aangehaalde stikstofdepositierapport is de depositie vanwege de nieuw aan te leggen weg in de tijd inzichtelijk gemaakt. Gebleken is dat alle alternatieven zorgen voor een tijdelijke toename van de stikstofdepositie op de Oeffelter Meent. Tot en met 2019 is sprake van een depositietoename die een zogenaamd significant negatief effect kan veroorzaken. Vanaf 2020 is de depositietoename als gevolg van de randweg dermate klein dat dit geen significant negatief effect meer veroorzaakt. De afname van het effect in de tijd wordt veroorzaakt doordat in de berekeningen gebruik wordt gemaakt van de gemiddelde staat van de voertuigen op de Nederlandse wegen. Door wijzigende regelgeving en vervanging van oudere voertuigen neemt de gemiddelde emissie van voertuigen in de tijd af. Een significante toename van de stikstofdepositie in de jaren 2017-2019 kan leiden tot negatieve effecten op de beschermde habitattypen binnen het Natura2000-gebied Oeffelter Meent. De beide habitattypen stroomdalgraslanden en glanshaver- en vossenstaarthooilanden zijn namelijk gevoelig voor stikstofdepositie. De vegetietypen komen momenteel echter reeds voor op (sterk) verrijkte gronden. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de randweg is dermate klein (0,052-0,139 ml N/ha/jaar) dat dit op de reeds vermeste gronden niet of nauwelijks verschil zal maken voor de vegetatie.

Daarbij komt, dat de randweg wordt gerealiseerd op landbouwgronden, die hiervoor uit productie genomen worden. Het betreft in totaal een oppervlakte van ca. 1,5 ha. Dit betekent dat op deze oppervlakte niet langer mest zal worden uitgereden, zodat de ammoniakemissie vanuit de landbouwgronden afneemt.

Ondanks dat er dus uit de modelberekeningen een (geringe) significante toename van de stikstofdepositie volgt voor de jaren 2017-2019, zal dat niet leiden tot negatieve effecten op de habitattypen in het Natura2000-gebied Oeffelter Meent.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Sint Hubertseweg 3 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders.

Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Aard bedrijf

Het bedrijf Sint Hubertseweg 3 is een Wet milieubeheerplichtige inrichting. Uit onze gegevens blijkt dat het bedrijf bestaat uit het houden van jongvee. Geconstateerd is dat er sinds 2004 geen melkvee meer wordt gehouden (milieucontrolerapport d.d. 5 februari 2008).

Mogelijkheden tracéverschuiving

Na de keuze van variant 2 als voorkeursvariant is een traject gestart waarin onderzocht is of optimalisering van deze variant mogelijk is. Alle omwonenden zijn vervolgens in september 2012 geïnformeerd over de wijze waarop dit optimaliseringstraject is verlopen. Hieronder wordt de inhoud van dit emailbericht weergegeven waarmee inzicht wordt gegeven in het doorlopen proces en in de gemaakte afwegingen.

Via deze e-mail willen we u informeren over de stand van zaken inzake de Randweg Haps.

Op 15 mei 2012 heeft de Provincie Noord Brabant besloten om alternatief 2 als voorkeursvariant te handhaven voor de Randweg Haps. Op 18 juni 2012 heeft de gemeenteraad dit besluit besproken, waarna het college van B&W het vervolgproces op zich heeft genomen.

De eerste belangrijk stap in het vervolgproces is het, waar mogelijk, optimaliseren van het voorlopig ontwerp van alternatief 2. In deze e-mail noemen we de optimalisatiemogelijkheden en het besluit van de Stuurgroep Randweg Haps, bijeengekomen op 6 september jl.

Optimalisatie ruimere bocht ten oosten van Kijkuitpad

Bij de (ontwerp)technische uitwerking van tracé 2 heeft ten behoeve van de Provincie al een belangrijke optimalisatie plaatsgevonden. Het tracé is meer naar het oosten, verder van de dorpskern af komen te liggen. Het tracé heeft een ruimere bocht gekregen bij het akkercomplex. Concreet betekent dit dat het tracé ten oosten van het Kijkuitpad is opgeschoven (van 53 naar 110 meter afstand ter hoogte van Kijkuitpad 8). Deze optimalisatie is vanuit milieu-, ontwerp- en verkeerstechnische redenen doorgevoerd. Deze optimalisatie is reeds aan de raad voorgelegd (26 maart 2012) en verwerkt in het Voorlopig Ontwerp van alternatief 2 aangeboden aan de provincie op 23 april 2012.

Optimalisatie aansluiting RBL

Ten aanzien van de aansluiting van de Randweg bij het RBL (Regionaal Bedrijventerrein Laarakker) zijn een tweetal opties bekeken, namelijk een aansluiting door middel van twee rotondes of twee verkeerslichtinstallaties (VRI's). Dit betreft vooral een verkeerstechnische keus (doorstroming van het

verkeer).

De Stuurgroep heeft een voorkeur uitgesproken voor de VRI's. Belangrijkste reden hiervoor is de betere doorstroming van het verkeer bij deze oplossing. Een besluit hierover wordt niet eerder genomen dan na overleg met het naburige transportbedrijf, de RBL bv en direct betrokkenen.

Optimalisatie Lokkantseweg/Zoetsmeerweg

Naar aanleiding van opmerkingen in de vergadering van de Commissie Ruimte, is gekeken naar de mogelijkheden voor een optimalisatie van alternatief 2 nabij de Zoetsmeerweg/Lokkantseweg (alternatief 2a). In het Voorlopig Ontwerp van alternatief 2, zoals aangeboden aan de provincie, loopt het tracé over een woning. Door het maken van een extra lus en het schuiven van de rotonde richting het oosten kan een verkeerstechnisch acceptabel alternatief geboden worden. Hiermee hoeft de woning niet geamoveerd te worden. Dit alternatief is uitgewerkt en aan u voorgelegd via een overlegavond op 25 juni 2012, gevolgd door individuele gesprekken. De informatie uit deze gesprekken is in belangrijke mate bepalend geweest bij de keus voor het uiteindelijke tracé ter hoogte van de Zoetsmeerweg/Lokkantseweg.

De keus van de Stuurgroep valt op alternatief 2, waar de rotonde gesitueerd is op het kruispunt Zoetsmeerweg/Lokkantseweg. De belangrijkste argumenten van de Stuurgroep hiervoor zijn:

De belangrijkste argumenten van de Stuurgroep hiervoor zijn:

- uit de gesprekken met bewoners is gebleken dat alternatief 2 kan rekenen op meer draagvlak bij direct betrokkenen;
- alternatief 2 is bovendien verkeerskundig een betere oplossing, waarmee de barrièrewerking voor lokaal verkeer minder is dan bij alternatief 2a en alternatief 2 heeft landschappelijk gezien de meeste voorkeur.

Aanleg parallelweg aan noordzijde randweg

Bij de percelen die zijn gelegen aan de noordzijde van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje is in het bestemmingsplan geen parallelweg binnen de bestemming Verkeer – Wegverkeer opgenomen. Afhankelijk van de concrete grondposities kan het wel noodzakelijk zijn dat een ontsluiting van percelen aan de orde is. Het ter plaatse geldend bestemmingsplan maakt het planologisch mogelijk om zo nodig een ontsluitingsstructuur te realiseren. De nadere invulling zal in het kader van het uitvoeringstraject aan de orde komen. Wij concluderen derhalve dat op basis van het nieuwe bestemmingsplan voor de aanleg van de randweg en het ter plaatse geldend bestemmingsplan Buitengebied 2010 wordt voorzien in de planologische mogelijkheden tot de aanleg van de randweg en de eventueel noodzakelijke ontsluiting van (landbouw)percelen in het gebied.

Bereikbaarheid percelen.

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.).

Een aanpassing in de wegenstructuur kan in algemene zin worden aangemerkt als een normaal maatschappelijk risico. Slechts in bijzondere situaties kan sprake zijn van schade. Hierbij kan worden gedacht aan bereikbaarheid van bedrijven etc. In dit geval betreft het de bereikbaarheid van het centrum van de kern Haps in privésituaties. In dergelijke situaties worden veranderingen in de wegenstructuur als een normaal maatschappelijk risico beschouwd en kan derhalve geen sprake zijn van schade waar de overheid aansprakelijk voor is. Overigens betreft het in dit concrete geval slechts een zeer beperkte toename van afstand

tussen de woning Zoetsmeerweg 10 en het centrum van Haps. De omrijshade richting de kern van Haps valt derhalve binnen normaal maatschappelijk risico.

Aanvullend zij nog opgemerkt dat omrijshade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps in de kostenramingen voor de randweg is meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)shadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door familie Graat ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

30 *Inhoud inspraakreactie van J.P.C. Ingenbleek Lokkantseweg 4 te Haps, reclamant 30.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de aanleg van veldhagen in het kader van de natuurcompensatie.

Overweging

In samenhang met de aanleg van de randweg dient een aantal compensatiemaatregelen te worden uitgevoerd. In het natuurcompensatieplan is inzichtelijk gemaakt op welke wijze de natuurcompensatie zal worden ingevuld. Voor de aanleg van deze maatregelen zijn gronden in de omgeving te worden ingezet. Het geldend bestemmingsplan Buitengebied 2010 verzet zich niet tegen de realisering van deze maatregelen. Er is derhalve geen planologische belemmering bij de uitvoering van deze maatregelen. Wij verwachten dat de aanleg van de natuurcompensatiemaatregelen niet zal leiden tot onevenredige aantasting van de bedrijfsvoering op uw bedrijf. Bij de uitvoering van de plannen zal concreet invulling worden gegeven aan de maatregelen. Dan zal ook concreet duidelijk zijn welke gronden hiervoor worden ingezet.

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden gezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.). Voor bedrijfsschade kunt u zich wenden tot de provincie Noord-Brabant. U dient hiervoor een aantal gegevens te overhandigen om de aard en hoogte vast te kunnen stellen conform de regeling.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door J.P.C. Ingenbleek ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard.

31 *Inhoud inspraakreactie van M van den Bogaart, Parallelstraat 24 te Haps, reclamant 31*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de toename van geluid als gevolg van de nieuwe randweg.

Overweging

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Parallelstraat 24 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders. Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door M. van den Boogaart ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de toename van geluid als gevolg van de nieuwe randweg en op het beschermen van het leefgebied van de das.

Overweging

geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Parallelstraat 22b geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders. Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoekspllicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Flora en Fauna / dassenleefgebied

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. . Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de

MER. De door T. Weemen en M. Romme ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

33 *Inhoud inspraakreactie van H.T.E. Thoonen Stokvoortsestraat 3 te Haps, reclamant 33*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de gevolgen van de afsluiting van de verbinding tussen de Oeffeltseweg en de Stokvoortseweg voor het bedrijf.

Overweging

Wij onderkennen dat de bereikbaarheid van het bedrijf wordt gewijzigd. Dit heeft echter voornamelijk betrekking op de bereikbaarheid vanuit oostelijke richting. Het bedrijf blijft bereikbaar via het dorp Haps.

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.). De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door H.T.E. Thoonen ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

34 Inhoud inspraakreactie van de familie van Riet, Kruisstraat 3, reclamant 34

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de gevolgen van de aanleg van de weg voor het buurtschap De Putselaar.

Overweging

Flora en Fauna.

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden gezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. . Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Landschappelijke inpassing / Recreatieve kwaliteit van het gebied.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap en daarmee ook op de recreatieve kwaliteiten van het gebied. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Economische schade bedrijfsvoering

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.).

Omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps' is in de kostenramingen voor de randweg meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Toename onveiligheid

De aanleg van de randweg heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van het buurtschap Putselaar. Wij kunnen de constatering dat dit leidt tot een groter gevoel van onveiligheid niet

wegnemen. Wel constateren wij dat de aanleg de randweg op zich niet leidt tot een toename van verkeer. De ontsluiting van Haps en omgeving wordt door deze randweg niet substantieel anders.

Gezondheidseffecten als gevolg van geluid, fijnstof, stank, licht Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. De voorkeursgrenswaarde ligt op 48 dB. De geluidsbelasting op de woning Kruisstraat 3 is berekend op 53 dB. Middels het verlenen van een ontheffing kan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 10 dB worden overschreden. Met de toepassing van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt op de randweg wordt een extra geluidsreductie van circa 2 dB bereikt. De maximale geluidsbelasting die in het gebied is berekend, is 51 dB. Er wordt een hogere grenswaarde vastgesteld voor de adressen waar de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze procedure is inmiddels opgestart. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders en wordt de geluidstoename aanvaardbaar geacht.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs-tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoekspllicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het

betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in buurtschap Haps-Zuid maakt autoverkeer in het gebied mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Effecten verhoogde aanleg weg

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstand. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen. Afhankelijk van deze resultaten zal de nieuwe weg gedimensioneerd worden. De aanleg van deze weg zal binnen de bestemmingsplankaders plaatsvinden.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door de familie van Riet ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de gevolgen van de aanleg van de weg voor het buurtschap De Putselaar met name inzake geluid, luchtkwaliteit en landschap.

Overweging

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Putselaarstraat 1b geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders. Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoekspllicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Stankhinder/Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het

rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Landschap.

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Planschade.

De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. Wel is in het kader van de totstandkoming van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. een actualisatie uitgevoerd op het luchtkwaliteitsonderzoek. De door W.J.A.P. van der Ligt ingediende inspraakreactie dient derhalve gedeeltelijk gegrond, voor wat betreft de opmerkingen inzake het luchtkwaliteitsonderzoek en voor het overige ongegrond te worden verklaard.

36 *Inhoud inspraakreactie van tennisvereniging De Zoetsmeer, p.a. L. van de Groes, reclamant 36*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op de gevolgen van de aanleg van de weg voor de bereikbaarheid van de tennisbanen, gelegen aan Zoetsmeerweg 14 te Haps.

Overweging

Aanleg fiets- en loopbrug

Met de voorgestelde verkeersstructuur en kruisingen is een veilige verkeersroute naar de tennisbanen geborgd. De weg voldoet aan algemene veiligheidseisen. Het aanleggen van een fiets- of loopbrug achten wij derhalve niet noodzakelijk.

Verdiepte aanleg randweg.

De aanleghoogte wordt met name bepaald door de hoogte van de grondwaterstand. In principe wordt de weg zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd. In het kader van de watertoets is aangegeven dat aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar de grondwaterstand. Dit onderzoek zal enkele jaren in beslag nemen. Afhankelijk van deze resultaten zal deze worden geoptimaliseerd in het verdere ontwerp binnen de kaders van het MER en Bestemmingsplan. De aanleg van deze weg zal binnen de bestemmingsplankaders plaatsvinden. Een verdiepte aanleg van de randweg is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door tennisvereniging De Zoetsmeer ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

37 Inhoud inspraakreactie van J. Goossens, Gravenhof 5 te Haps, reclamant 37

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich op geluid, horizonvervuiling en waardevermindering.

Overweging

Landschappelijke inpassing / horizonvervuiling

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 5.2.3. van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 8, behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Geconstateerd is dat de woning Gravenhof 5 geen hogere geluidsbelasting vanwege de nieuwe randweg ondervindt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt derhalve voldaan aan de wettelijke kaders. Overigens wordt bij de uitvoering van de weg mede rekening gehouden met de toepassing van geluidsarm asfalt. Dit aspect is in de geluidsberekeningen meegenomen.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Waardedaling

In algemene zin is er een planschaderegeling waarop een beroep gedaan kan worden indien een bepaalde planologische wijziging leidt tot schade in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerend goed. Hierop kan een beroep worden gedaan. Dit aspect is geen aanleiding om de voorgestelde juridisch-planologisch regeling aan te passen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door J. Goossens ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

38 Inhoud inspraakreactie van J.G.M.M. Goossens, Lokkantseweg 1 te Haps, reclamant 38

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich met name op de deugdelijkheid van de gemaakte belangenafweging.

Overweging

Inhoud Mer-onderzoek. Sluipverkeer

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier ruimere aandacht aan worden besteed.

Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lokkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomstbestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief.

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps.

Transparantie onderzoek

De effectbeoordeling in paragraaf 6.2 is een resultante van het onderzoek dat in deel B van het MER is beschreven. Dit is ook aangegeven. In deel B is het onderzoek naar de referentiesituatie uitgebreid beschreven en is bij de effectbeoordeling aangegeven hoe tot een score is gekomen. Deze beoordeling heeft deels een kwantitatieve basis en deels een kwalitatieve. Ook dit komt in deel B afdoende aan bod. Dit blijkt ook uit het advies van de Commissie m.e.r., die stelt dat: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Met betrekking tot de 7-puntsschaal: deze is wel degelijk voor elk aspect op gelijke wijze toegepast.

Kentekenonderzoek

Uit het kentekenonderzoek van 2010 blijkt inderdaad een aandeel doorgaand verkeer van 22-29%. Het gaat hier om het percentage doorgaand verkeer ten opzichte van al het verkeer dat het kordon rondom Haps komt binnenrijden en het kordon weer verlaat. Omdat het gaat om de hoeveelheid verkeer die op een aantal locaties in en uit rijdt is het aandeel op de N266 in Haps laag. In de totale hoeveelheid verkeer zit immers ook verkeer dat in het kordon een herkomst of bestemming heeft.

De 80-85% zoals die is genoemd in het MER mag dan ook niet 1 op 1 worden vergeleken met voornoemd percentage uit het kentekenonderzoek. Deze 80-85% betreft een gemodelleerd aandeel doorgaand verkeer voor de toekomstige situatie en heeft betrekking op een

doorsnede van de N266 in de kern Haps. Hier is zuiver gekeken naar de hoeveelheid verkeer die hier passeert en hoeveel verkeer daarvan doorgaand is, dat wil zeggen in het verlengde van Haps de kern verlaat of binnenrijdt (2 richtingen). Dit is dus geen aandeel ten opzichte van het totale kordon waarmee in het kentekenonderzoek gerekend is. Beide percentages vertellen dus iets anders. Immers, inkomend verkeer op een bepaalde locatie die voor het kordon van het kentekenonderzoek en op de N264 doorgaand is, is een andere analyse dan het doorgaand verkeer op doorsnedeniveau vanuit alle richtingen op een wegvak in het midden van die weg.

Ten slotte speelt mee dat voor 2025 een toename van het aandeel doorgaand verkeer verwacht wordt als gevolg van de ontwikkeling van het RBL en overige ruimtelijke ontwikkelingen rondom de kern. Dit bedrijventerrein genereert veel (zwaar) verkeer dat geen relatie heeft met de kern Haps. Volgens het verkeersmodel gaat het om circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal die van/naar het RBL een relatie hebben met het gebied westelijk van Haps. Zonder Randweg zal dit verkeer dus gebruik moeten maken van de route door de kern.

Functie randweg

Primair heeft de Randweg inderdaad tot doel het afwikkelen van doorgaand verkeer. Immers, wanneer de Randweg het doorgaand verkeer maximaal faciliteert zullen de intensiteiten in de kern afnemen hetgeen de leefbaarheid in de kern bevordert. In mindere mate zal de Randweg, afhankelijk van het te kiezen tracé, ook herkomst-bestemmingsverkeer naar Haps afwikkelen. Hoe dichter het tracé tegen de kern aan ligt, hoe meer dat dit het geval zal zijn. Uit de modelanalyses blijkt dat dit tot een verdere afname van de hoeveelheid verkeer op de traverse in de kern zal leiden van 10 à 15%.

Effecten op Kerkstraat.

Volgens tabel 3.7 van deel B van het MER zal Alternatief 3 inderdaad meer verkeer wegtrekken uit het noordelijk deel van de Kerkstraat dan Alternatief 2. Echter, in Alternatief 3 wordt de Sint Hubertseweg niet ontlast. Overigens leidt Alternatief 4 tot de grootste afname in de kern (zie blz 100 en 105 van de effectbeschrijving).

Leesbaarheid verkeersonderzoeksrapport

Gelet op de complexiteit van dit onderzoeksdeel kunnen wij ons voorstellen dat de rapportages waarin de resultaten worden weergegeven moeilijk leesbaar zijn. Indien er problemen zijn met de leesbaarheid van het rapport bestaat de mogelijkheid om een nadere afspraak te maken met de gemeente waarbij een toelichting op de stukken zal worden gegeven.

Barrierewerking landbouw / ontsluiting landbouwgronden.

In het MER wordt onderschreven dat de barrierewerking van de randweg zowel in alternatief 1 als in alternatief 2 groot is. Alternatief 1 is inderdaad negatiever beoordeeld, hetgeen in de tekst van het MER niet specifiek is toegelicht. Wel is in paragraaf 3.8.3 van deel B aangegeven dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de invloed op het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijafstanden ontstaan naar de kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg. Tot slot worden in alternatief 2 in totaal vijf melkveehouderijen significant beïnvloed, terwijl dit in alternatief 1 zeven bedrijven zijn. Hoewel de verschillen qua invloed klein zijn, hetgeen duidelijk uit de tekst in het MER blijkt, heeft dit geleid tot een onderscheid in de beoordeling.

Ten aanzien van bereikbaarheid van percelen is de volgende afweging gemaakt. Een aantal kavels in het gebied dat wordt beïnvloed door alternatief 2 kan zonder maatregelen

onbereikbaar worden. Het huidige bestemmingsplan Buitengebied 2010 voorziet echter al in de mogelijkheid tot het aanleggen van landbouwwegen. Planologisch wordt dus de mogelijkheid geboden om parallel aan de randweg in een ontsluiting te voorzien.

Passende beoordeling

In het aangehaalde stikstofdepositerapport is de depositie vanwege de nieuw aan te leggen weg in de tijd inzichtelijk gemaakt. Gebleken is dat alle alternatieven zorgen voor een tijdelijke toename van de stikstofdepositie op de Oeffelter Meent. Tot en met 2019 is sprake van een depositietoename die een zogenaamd significant negatief effect kan veroorzaken. Vanaf 2020 is de depositietoename als gevolg van de randweg dermate klein dat dit geen significant negatief effect meer veroorzaakt. De afname van het effect in de tijd wordt veroorzaakt doordat in de berekeningen gebruik wordt gemaakt van de gemiddelde staat van de voertuigen op de Nederlandse wegen. Door wijzigende regelgeving en vervanging van oudere voertuigen neemt de gemiddelde emissie van voertuigen in de tijd af.

Een significante toename van de stikstofdepositie in de jaren 2017-2019 kan leiden tot negatieve effecten op de beschermde habitattypen binnen het Natura2000-gebied Oeffelter Meent. De beide habitattypen stroomdalgraslanden en glanshaver- en vossenstaarthooilanden zijn namelijk gevoelig voor stikstofdepositie. De vegetatietypen komen momenteel echter reeds voor op (sterk) verrijkte gronden. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de randweg is dermate klein (0,052-0,139 ml N/ha/jaar) dat dit op de reeds vermoste gronden niet of nauwelijks verschil zal maken voor de vegetatie.

Ondanks dat er dus uit de modelberekeningen een (geringe) significante toename van de stikstofdepositie volgt voor de jaren 2017-2019, zal dat niet leiden tot negatieve effecten op de habitattypen in het Natura2000-gebied Oeffelter Meent.

Daarbij komt, dat de randweg wordt gerealiseerd op landbouwgronden, die hiervoor uit productie genomen worden. Het betreft in totaal een oppervlakte van ca. 1,5 ha. Dit betekent dat op deze oppervlakte niet langer mest zal worden uitgereden, zodat de ammoniakemissie vanuit de landbouwgronden afneemt.

Aantal geluidbelaste woningen

Uit een controle van de akoestische berekening is gebleken dat het studiegebied in elk alternatief gelijk is. De geodata die wordt gebruikt bij de analyse van het aantal woningen gaat uit van woningen binnen en buiten de bebouwde kom. Deze bebouwde kom is bepaald aan de hand van de Wegenverkeerswet. Echter er is ook gebruik gemaakt van de bebouwde kom, zoals die in de Verordening ruimte is opgenomen. Hierdoor zijn kleine verschillen in de woningaantallen ontstaan in alternatief 2. In het akoestisch onderzoek wordt dit aangepast en worden tevens de berekeningen ten aanzien van het aantal gehinderden aangepast. De ontbrekende woningen in alternatieven 3 en 4 zijn woningen die binnen het ruimtebeslag van het nieuwe tracé zijn gelegen en dienen te worden geamoveerd of aangekocht

Onderstaand zijn de aangepaste tabellen opgenomen:

geluidbelasting	Aantal geluidbelaste woningen in studiegebied					
	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
< 48 dB	153	138	293	225	164	213
48-53 dB	578	574	483	552	585	549
53-58 dB	213	215	220	217	230	214
58-63 dB	121	147	117	121	126	120
63-68 dB	65	58	22	20	29	33
> 68 dB	8	6	3	3	1	5

Aantal gehinderden

geluidbelasting	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
53-58 dB	45	45	46	46	48	45
58-63 dB	36	44	35	36	38	36
63-68 dB	27	24	9	8	12	14
> 68 dB	4	3	2	2	1	3

Aantal ernstig gehinderden						
geluidbelasting	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
53-58 dB	17	17	17	18	18	17
58-63 dB	16	19	16	16	16	16
63-68 dB	13	12	4	6	6	7
> 68 dB	2	2	1	0	0	2

De beoordeling in het MER is gecontroleerd aan de hand van bovenstaande gegevens. De in de tabel 3.54 van deel B opgenomen beoordeling wijzigt niet. Ook de conclusies uit het akoestisch rapport dat als bijlage bij het MER is opgenomen, zijn onveranderd. Wel wordt het rapport aangepast en bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd

Algemene conclusie mer-onderzoek.

Uit het advies van de commissie m.e.r. blijkt dat het MER inhoudelijk als voldoende is gewaardeerd. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en geeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen".

Toelichting voorontwerpbestemmingsplan

Bereikbaarheid

Bij de percelen die zijn gelegen aan de noordzijde van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje is in het bestemmingsplan geen parallelweg binnen de bestemming Verkeer – Wegverkeer opgenomen. Afhankelijk van de concrete grondposities kan het wel noodzakelijk zijn dat een ontsluiting van percelen aan de orde is. Het ter plaatse geldend bestemmingsplan maakt het planologisch mogelijk om zo nodig een ontsluitingsstructuur te realiseren. De nadere invulling zal in het kader van het uitvoeringstraject aan de orde komen. Wij concluderen derhalve dat op basis van het nieuwe bestemmingsplan voor de aanleg van de randweg en het ter plaatse geldend bestemmingsplan Buitengebied 2010 wordt voorzien in de planologische mogelijkheden tot de aanleg van de randweg en de eventueel noodzakelijke ontsluiting van (landbouw)percelen in het gebied.

Economische uitvoerbaarheid

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.). De omrij schade richting de kern van Haps valt derhalve binnen normaal maatschappelijk risico.

Aanvullend zij nog opgemerkt dat omrijshade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps in de kostenramingen voor de randweg is meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door J.G.M.M. Goossens ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

39 *Inhoud inspraakreactie van VOF Selten – van Creijl, Lokkantseweg 5 te Haps, reclamant 39*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich met name op de deugdelijkheid van de gemaakte belangenafweging.

Overweging

Inhoud Mer-onderzoek.
Sluipverkeer

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier ruimere aandacht aan worden besteed.

Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lokkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomstbestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief.

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps.

Transparantie onderzoek

De effectbeoordeling in paragraaf 6.2 is een resultante van het onderzoek dat in deel B van het MER is beschreven. Dit is ook aangegeven. In deel B is het onderzoek naar de referentiesituatie uitgebreid beschreven en is bij de effectbeoordeling aangegeven hoe tot een score is gekomen. Deze beoordeling heeft deels een kwantitatieve basis en deels een kwalitatieve. Ook dit komt in deel B afdoende aan bod. Dit blijkt ook uit het advies van de Commissie m.e.r., die stelt dat: “De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen”. Met betrekking tot de 7-puntsschaal: deze is wel degelijk voor elk aspect op gelijke wijze toegepast.

Kentekenonderzoek

Uit het kentekenonderzoek van 2010 blijkt inderdaad een aandeel doorgaand verkeer van 22-29%. Het gaat hier om het percentage doorgaand verkeer ten opzichte van al het verkeer dat het kordon rondom Haps komt binnenrijden en het kordon weer verlaat. Omdat het gaat om de hoeveelheid verkeer die op een aantal locaties in en uit rijdt is het aandeel op de N266 in Haps laag. In de totale hoeveelheid verkeer zit immers ook verkeer dat in het kordon een herkomst of bestemming heeft.

De 80-85% zoals die is genoemd in het MER mag dan ook niet 1 op 1 worden vergeleken met voornoemd percentage uit het kentekenonderzoek. Deze 80-85% betreft een gemodelleerd aandeel doorgaand verkeer voor de toekomstige situatie en heeft betrekking op een doorsnede van de N266 in de kern Haps. Hier is zuiver gekeken naar de hoeveelheid verkeer

die hier passeert en hoeveel verkeer daarvan doorgaand is, dat wil zeggen in het verlengde van Haps de kern verlaat of binnenrijdt (2 richtingen). Dit is dus geen aandeel ten opzichte van het totale kordon waarmee in het kentekenonderzoek gerekend is. Beide percentages vertellen dus iets anders. Immers, inkomend verkeer op een bepaalde locatie die voor het kordon van het kentekenonderzoek en op de N264 doorgaand is, is een andere analyse dan het doorgaand verkeer op doorsnedeniveau vanuit alle richtingen op een wegvak in het midden van die weg.

Ten slotte speelt mee dat voor 2025 een toename van het aandeel doorgaand verkeer verwacht wordt als gevolg van de ontwikkeling van het RBL en overige ruimtelijke ontwikkelingen rondom de kern. Dit bedrijventerrein genereert veel (zwaar) verkeer dat geen relatie heeft met de kern Haps. Volgens het verkeersmodel gaat het om circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal die van/naar het RBL een relatie hebben met het gebied westelijk van Haps. Zonder Randweg zal dit verkeer dus gebruik moeten maken van de route door de kern.

Functie randweg

Primair heeft de Randweg inderdaad tot doel het afwikkelen van doorgaand verkeer. Immers, wanneer de Randweg het doorgaand verkeer maximaal faciliteert zullen de intensiteiten in de kern afnemen hetgeen de leefbaarheid in de kern bevordert. In mindere mate zal de Randweg, afhankelijk van het te kiezen tracé, ook herkomst-bestemmingsverkeer naar Haps afwikkelen. Hoe dichter het tracé tegen de kern aan ligt, hoe meer dat dit het geval zal zijn. Uit de modelanalyses blijkt dat dit tot een verdere afname van de hoeveelheid verkeer op de traverse in de kern zal leiden van circa 10 à 15%.

Effecten op Kerkstraat.

Volgens tabel 3.7 van deel B van het MER zal Alternatief 3 inderdaad meer verkeer wegtrekken uit het noordelijk deel van de Kerkstraat dan Alternatief 2. Echter, in Alternatief 3 wordt de Sint Hubertseweg niet ontlast. Overigens leidt Alternatief 4 tot de grootste afname in de kern (zie blz 100 en 105 van de effectbeschrijving).

Leesbaarheid verkeersonderzoeksrapport

Gelet op de complexiteit van dit onderzoeksdeel kunnen wij ons voorstellen dat de rapportages waarin de resultaten worden weergegeven moeilijk leesbaar zijn. Indien er problemen zijn met de leesbaarheid van het rapport bestaat de mogelijkheid om een nadere afspraak te maken met de gemeente waarbij een toelichting op de stukken zal worden gegeven.

Barrierewerking landbouw / ontsluiting landbouwgronden.

In het MER wordt onderschreven dat de barrierewerking van de randweg zowel in alternatief 1 als in alternatief 2 groot is. Alternatief 1 is inderdaad negatiever beoordeeld, hetgeen in de tekst van het MER niet specifiek is toegelicht. Wel is in paragraaf 3.8.3 van deel B aangegeven dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de invloed op het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijdstanden ontstaan naar de kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg. Tot slot worden in alternatief 2 in totaal vijf melkveehouderijen significant beïnvloed, terwijl dit in alternatief 1 zeven bedrijven zijn. Hoewel de verschillen qua invloed klein zijn, hetgeen duidelijk uit de tekst in het MER blijkt, heeft dit geleid tot een onderscheid in de beoordeling.

Ten aanzien van bereikbaarheid van percelen is de volgende afweging gemaakt. Een aantal kavels in het gebied dat wordt beïnvloed door alternatief 2 kan zonder maatregelen onbereikbaar worden. Het huidige bestemmingsplan voorziet echter al in de mogelijkheid tot

het aanleggen van landbouwwegen. Planologisch wordt dus de mogelijkheid geboden om parallel aan de randweg in een ontsluiting te voorzien.

Concrete situatie 6.2.6. MER en Lökkantseweg 5.

De commissie MER heeft een positief advies uitgebracht op het MER en vindt derhalve dat de onderzochte zaken op een transparante en zorgvuldige manier zijn verwoord. Het is inderdaad correct dat u opmerkt dat de huiskavel Lökkantseweg 5 niet expliciet is vermeld in het MER. Deze is wel meegenomen in het bepaalde areaal en in de SSK-raming waarin de kosten voor o.a. grondverwerving.

Passende beoordeling

In het aangehaalde stikstofdepositierapport is de depositie vanwege de nieuw aan te leggen weg in de tijd inzichtelijk gemaakt. Gebleken is dat alle alternatieven zorgen voor een tijdelijke toename van de stikstofdepositie op de Oeffelter Meent. Tot en met 2019 is sprake van een depositietoename die een zogenaamd significant negatief effect kan veroorzaken. Vanaf 2020 is de depositietoename als gevolg van de randweg dermate klein dat dit geen significant negatief effect meer veroorzaakt. De afname van het effect in de tijd wordt veroorzaakt doordat in de berekeningen gebruik wordt gemaakt van de gemiddelde staat van de voertuigen op de Nederlandse wegen. Door wijzigende regelgeving en vervanging van oudere voertuigen neemt de gemiddelde emissie van voertuigen in de tijd af.

Een significante toename van de stikstofdepositie in de jaren 2017-2019 kan leiden tot negatieve effecten op de beschermde habitattypen binnen het Natura2000-gebied Oeffelter Meent. De beide habitattypen stroomdalgraslanden en glanshaver- en vossenstaartheoïlanden zijn namelijk gevoelig voor stikstofdepositie. De vegetatietypen komen momenteel echter reeds voor op (sterk) verrijkte gronden. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de randweg is dermate klein (0,052-0,139 ml N/ha/jaar) dat dit op de reeds vermeste gronden niet of nauwelijks verschil zal maken voor de vegetatie.

Ondanks dat er dus uit de modelberekeningen een (geringe) significante toename van de stikstofdepositie volgt voor de jaren 2017-2019, zal dat niet leiden tot negatieve effecten op de habitattypen in het Natura2000-gebied Oeffelter Meent.

Daarbij komt, dat de randweg wordt gerealiseerd op landbouwgronden, die hiervoor uit productie genomen worden. Het betreft in totaal een oppervlakte van ca. 1,5 ha. Dit betekent dat op deze oppervlakte niet langer mest zal worden uitgereden, zodat de ammoniakemissie vanuit de landbouwgronden afneemt.

Aantal geluidbelaste woningen

Uit een controle van de akoestische berekening is gebleken dat het studiegebied in elk alternatief gelijk is. De geodata die wordt gebruikt bij de analyse van het aantal woningen gaat uit van woningen binnen en buiten de bebouwde kom. Deze bebouwde kom is bepaald aan de hand van de Wegenverkeerswet. Echter er is ook gebruik gemaakt van de bebouwde kom, zoals die in de Verordening ruimte is opgenomen. Hierdoor zijn kleine verschillen in de woningaantallen ontstaan in alternatief 2. In het akoestisch onderzoek wordt dit aangepast en worden tevens de berekeningen ten aanzien van het aantal gehinderden aangepast. De ontbrekende woningen in alternatieven 3 en 4 zijn woningen die binnen het ruimtebeslag van het nieuwe tracé zijn gelegen en dienen te worden geamoveerd of aangekocht

Onderstaand zijn de aangepaste tabellen opgenomen:

geluidbelasting	Aantal geluidbelaste woningen in studiegebied					
	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
< 48 dB	153	138	293	225	164	213
48-53 dB	578	574	483	552	585	549

53-58 dB	213	215	220	217	230	214
58-63 dB	121	147	117	121	126	120
63-68 dB	65	58	22	20	29	33
> 68 dB	8	6	3	3	1	5

Aantal gehinderden						
geluidbelasting	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
53-58 dB	45	45	46	46	48	45
58-63 dB	36	44	35	36	38	36
63-68 dB	27	24	9	8	12	14
> 68 dB	4	3	2	2	1	3

Aantal ernstig gehinderden						
geluidbelasting	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
53-58 dB	17	17	17	18	18	17
58-63 dB	16	19	16	16	16	16
63-68 dB	13	12	4	6	6	7
> 68 dB	2	2	1	0	0	2

De beoordeling in het MER is gecontroleerd aan de hand van bovenstaande gegevens. De in de tabel 3.54 van deel B opgenomen beoordeling wijzigt niet. Ook de conclusies uit het akoestisch rapport dat als bijlage bij het MER is opgenomen, zijn onveranderd. Wel wordt het rapport aangepast en bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd

Algemene conclusie mer-onderzoek.

Uit het advies van de commissie m.e.r. blijkt dat het MER inhoudelijk als voldoende is gewaardeerd. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en geeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen".

Toelichting voorontwerpbestemmingsplan

Bereikbaarheid

Bij de percelen die zijn gelegen aan de noordzijde van het wegvak tussen de Lokkantsweg en het Duits Lijntje is in het bestemmingsplan geen parallelweg binnen de bestemming Verkeer – Wegverkeer opgenomen. Afhankelijk van de concrete grondposities kan het wel noodzakelijk zijn dat een ontsluiting van percelen aan de orde is. Het ter plaatse geldend bestemmingsplan maakt het planologisch mogelijk om zo nodig een ontsluitingsstructuur te realiseren. De nadere invulling zal in het kader van het uitvoeringstraject aan de orde komen. Wij concluderen derhalve dat op basis van het nieuwe bestemmingsplan voor de aanleg van de randweg en het ter plaatse geldend bestemmingsplan Buitengebied 2010 wordt voorzien in de planologische mogelijkheden tot de aanleg van de randweg en de eventueel noodzakelijke ontsluiting van (landbouw)percelen in het gebied.

Economische uitvoerbaarheid

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrijshade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen.

Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.).

Aanvullend zij nog opgemerkt dat omrijsschade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps in de kostenramingen voor de randweg is meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Uitvoerbaarheid natuurcompensatieplan

In samenhang met de aanleg van de randweg dient een aantal compensatiemaatregelen te worden uitgevoerd. In het natuurcompensatieplan is inzichtelijk gemaakt op welke wijze de natuurcompensatie zal worden ingevuld. Voor de aanleg van deze maatregelen dienen gronden in de omgeving te worden ingezet. Het geldend bestemmingsplan Buitengebied 2010 verzet zich niet tegen de realisering van deze maatregelen. Er is derhalve geen planologische belemmering bij de uitvoering van deze maatregelen. Wij verwachten dat de aanleg van de natuurcompensatiemaatregelen niet zal leiden tot onevenredige aantasting van de bedrijfsvoering op uw bedrijf. Bij de uitvoering van de plannen zal concreet invulling worden gegeven aan de maatregelen binnen het zoekgebied. Dan zal ook concreet duidelijk zijn welke gronden hiervoor kunnen worden ingezet dan wel aangekocht.

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden gezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door Selten-Van Creijl V.O.F. ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard.

40 Inhoud inspraakreactie van VOF Moorens Farm, Oeffeltseweg 6a te Haps, reclamant 40

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich met name op de deugdelijkheid van de gemaakte belangenafweging.

Overweging

Inhoud Mer-onderzoek. Sluipverkeer

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier ruimere aandacht aan worden besteed.

Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lokkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomstbestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief.

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps.

Transparantie onderzoek

De effectbeoordeling in paragraaf 6.2 is een resultante van het onderzoek dat in deel B van het MER is beschreven. Dit is ook aangegeven. In deel B is het onderzoek naar de referentiesituatie uitgebreid beschreven en is bij de effectbeoordeling aangegeven hoe tot een score is gekomen. Deze beoordeling heeft deels een kwantitatieve basis en deels een kwalitatieve. Ook dit komt in deel B afdoende aan bod. Dit blijkt ook uit het advies van de Commissie m.e.r., die stelt dat: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Met betrekking tot de 7-puntsschaal: deze is wel degelijk voor elk aspect op gelijke wijze toegepast.

Kentekenonderzoek

Uit het kentekenonderzoek van 2010 blijkt inderdaad een aandeel doorgaand verkeer van 22-29%. Het gaat hier om het percentage doorgaand verkeer ten opzichte van al het verkeer dat het kordon rondom Haps komt binnenrijden en het kordon weer verlaat. Omdat het gaat om de hoeveelheid verkeer die op een aantal locaties in en uit rijdt is het aandeel op de N266 in Haps laag. In de totale hoeveelheid verkeer zit immers ook verkeer dat in het kordon een herkomst of bestemming heeft.

De 80-85% zoals die is genoemd in het MER mag dan ook niet 1 op 1 worden vergeleken met voornoemd percentage uit het kentekenonderzoek. Deze 80-85% betreft een gemodelleerd

aandeel doorgaand verkeer voor de toekomstige situatie en heeft betrekking op een doorsnede van de N266 in de kern Haps. Hier is zuiver gekeken naar de hoeveelheid verkeer die hier passeert en hoeveel verkeer daarvan doorgaand is, dat wil zeggen in het verlengde van Haps de kern verlaat of binnenrijdt (2 richtingen). Dit is dus geen aandeel ten opzichte van het totale kordon waarmee in het kentekenonderzoek gerekend is. Beide percentages vertellen dus iets anders. Immers, inkomend verkeer op een bepaalde locatie die voor het kordon van het kentekenonderzoek en op de N264 doorgaand is, is een andere analyse dan het doorgaand verkeer op doorsnedeniveau vanuit alle richtingen op een wegvak in het midden van die weg.

Ten slotte speelt mee dat voor 2025 een toename van het aandeel doorgaand verkeer verwacht wordt als gevolg van de ontwikkeling van het RBL en overige ruimtelijke ontwikkelingen rondom de kern. Dit bedrijventerrein genereert veel (zwaar) verkeer dat geen relatie heeft met de kern Haps. Volgens het verkeersmodel gaat het om circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal die van/naar het RBL een relatie hebben met het gebied westelijk van Haps. Zonder Randweg zal dit verkeer dus gebruik moeten maken van de route door de kern.

Functie randweg

Primair heeft de Randweg inderdaad tot doel het afwikkelen van doorgaand verkeer. Immers, wanneer de Randweg het doorgaand verkeer maximaal faciliteert zullen de intensiteiten in de kern afnemen hetgeen de leefbaarheid in de kern bevordert. In mindere mate zal de Randweg, afhankelijk van het te kiezen tracé, ook herkomst-bestemmingsverkeer naar Haps afwikkelen. Hoe dichter het tracé tegen de kern aan ligt, hoe meer dat dit het geval zal zijn. Uit de modelanalyses blijkt dat dit tot een verdere afname van de hoeveelheid verkeer op de traverse in de kern zal leiden van circa 10 à 15%.

Effecten op Kerkstraat.

Volgens tabel 3.7 van deel B van het MER zal Alternatief 3 inderdaad meer verkeer wegtrekken uit het noordelijk deel van de Kerkstraat dan Alternatief 2. Echter, in Alternatief 3 wordt de Sint Hubertseweg niet ontlast. Overigens leidt Alternatief 4 tot de grootste afname in de kern (zie blz 100 en 105 van de effectbeschrijving).

Leesbaarheid verkeersonderzoeksrapport

Gelet op de complexiteit van dit onderzoeksdeel kunnen wij ons voorstellen dat de rapportages waarin de resultaten worden weergegeven moeilijk leesbaar zijn. Indien er problemen zijn met de leesbaarheid van het rapport bestaat de mogelijkheid om een nadere afspraak te maken met de gemeente waarbij een toelichting op de stukken zal worden gegeven.

Barrierewerking landbouw / ontsluiting landbouwgronden.

In het MER wordt onderschreven dat de barrierewerking van de randweg zowel in alternatief 1 als in alternatief 2 groot is. Alternatief 1 is inderdaad negatiever beoordeeld, hetgeen in de tekst van het MER niet specifiek is toegelicht. Wel is in paragraaf 3.8.3 van deel B aangegeven dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de invloed op het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijdafstanden ontstaan naar de kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg. Tot slot worden in alternatief 2 in totaal vijf melkveehouderijen significant beïnvloed, terwijl dit in alternatief 1 zeven bedrijven zijn. Hoewel de verschillen qua invloed klein zijn, hetgeen duidelijk uit de tekst in het MER blijkt, heeft dit geleid tot een onderscheid in de beoordeling.

Ten aanzien van bereikbaarheid van percelen is de volgende afweging gemaakt. Een aantal kavels in het gebied dat wordt beïnvloed door alternatief 2 kan zonder maatregelen onbereikbaar worden. Het huidige bestemmingsplan Buitengebied 2010 voorziet echter al in de mogelijkheid tot het aanleggen van landbouwwegen. Planologisch wordt dus de mogelijkheid geboden om parallel aan de randweg in een ontsluiting te voorzien.

Concrete situatie 6.2.6. MER en Oeffeltseweg 6A.

De commissie MER heeft een positief advies uitgebracht op het MER en vindt derhalve dat de onderzochte zaken op een transparante en zorgvuldige manier zijn verwoord.

Het is inderdaad correct dat u opmerkt dat de huiskavel Oeffeltseweg 6a niet expliciet is vermeld in het MER. Deze is wel meegenomen in het bepaalde areaal en in de SSK-raming waarin de kosten voor o.a grondverwerving.

Passende beoordeling

In het aangehaalde stikstofdepositierapport is de depositie vanwege de nieuw aan te leggen weg in de tijd inzichtelijk gemaakt. Gebleken is dat alle alternatieven zorgen voor een tijdelijke toename van de stikstofdepositie op de Oeffelter Meent. Tot en met 2019 is sprake van een depositietoename die een zogenaamd significant negatief effect kan veroorzaken. Vanaf 2020 is de depositietoename als gevolg van de randweg dermate klein dat dit geen significant negatief effect meer veroorzaakt. De afname van het effect in de tijd wordt veroorzaakt doordat in de berekeningen gebruik wordt gemaakt van de gemiddelde staat van de voertuigen op de Nederlandse wegen. Door wijzigende regelgeving en vervanging van oudere voertuigen neemt de gemiddelde emissie van voertuigen in de tijd af.

Een significante toename van de stikstofdepositie in de jaren 2017-2019 kan leiden tot negatieve effecten op de beschermde habitattypen binnen het Natura2000-gebied Oeffelter Meent. De beide habitattypen stroomdalgraslanden en glanshaver- en vossenstaarthooilanden zijn namelijk gevoelig voor stikstofdepositie. De vegetatietypen komen momenteel echter reeds voor op (sterk) verrijkte gronden. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de randweg is dermate klein (0,052-0,139 ml N/ha/jaar) dat dit op de reeds vermeste gronden niet of nauwelijks verschil zal maken voor de vegetatie.

Ondanks dat er dus uit de modelberekeningen een (geringe) significante toename van de stikstofdepositie volgt voor de jaren 2017-2019, zal dat niet leiden tot negatieve effecten op de habitattypen in het Natura2000-gebied Oeffelter Meent.

Daarbij komt, dat de randweg wordt gerealiseerd op landbouwgronden, die hiervoor uit productie genomen worden. Het betreft in totaal een oppervlakte van ca. 1,5 ha. Dit betekent dat op deze oppervlakte niet langer mest zal worden uitgereden, zodat de ammoniakemissie vanuit de landbouwgronden afneemt.

Aantal geluidbelaste woningen

Uit een controle van de akoestische berekening is gebleken dat het studiegebied in elk alternatief gelijk is. De geodata die wordt gebruikt bij de analyse van het aantal woningen gaat uit van woningen binnen en buiten de bebouwde kom. Deze bebouwde kom is bepaald aan de hand van de Wegenverkeerswet. Echter er is ook gebruik gemaakt van de bebouwde kom, zoals die in de Verordening ruimte is opgenomen. Hierdoor zijn kleine verschillen in de woningaantallen ontstaan in alternatief 2. In het akoestisch onderzoek wordt dit aangepast en worden tevens de berekeningen ten aanzien van het aantal gehinderden aangepast. De ontbrekende woningen in alternatieven 3 en 4 zijn woningen die binnen het ruimtebeslag van het nieuwe tracé zijn gelegen en dienen te worden geamoveerd of aangekocht

Onderstaand zijn de aangepaste tabellen opgenomen:

	Aantal geluidbelaste woningen in studiegebied
--	--

geluidbelasting	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
< 48 dB	153	138	293	225	164	213
48-53 dB	578	574	483	552	585	549
53-58 dB	213	215	220	217	230	214
58-63 dB	121	147	117	121	126	120
63-68 dB	65	58	22	20	29	33
> 68 dB	8	6	3	3	1	5

Aantal gehinderden						
geluidbelasting	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
53-58 dB	45	45	46	46	48	45
58-63 dB	36	44	35	36	38	36
63-68 dB	27	24	9	8	12	14
> 68 dB	4	3	2	2	1	3

Aantal ernstig gehinderden						
geluidbelasting	referentie	0+	A1	A2	A3	A4
53-58 dB	17	17	17	18	18	17
58-63 dB	16	19	16	16	16	16
63-68 dB	13	12	4	6	6	7
> 68 dB	2	2	1	0	0	2

De beoordeling in het MER is gecontroleerd aan de hand van bovenstaande gegevens. De in de tabel 3.54 van deel B opgenomen beoordeling wijzigt niet. Ook de conclusies uit het akoestisch rapport dat als bijlage bij het MER is opgenomen, zijn onveranderd. Wel wordt het rapport aangepast en bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd

Algemene conclusie mer-onderzoek.

Uit het advies van de commissie m.e.r. blijkt dat het MER inhoudelijk als voldoende is gewaardeerd. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en geeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen".

Toelichting voorontwerpbestemmingsplan

Bereikbaarheid

Bij de percelen die zijn gelegen aan de noordzijde van het wegvak tussen de Lokkantsweg en het Duits Lijntje is in het bestemmingsplan geen parallelweg binnen de bestemming Verkeer – Wegverkeer opgenomen. Afhankelijk van de concrete grondposities kan het wel noodzakelijk zijn dat een ontsluiting van percelen aan de orde is. Het ter plaatse geldend bestemmingsplan maakt het planologisch mogelijk om zo nodig een ontsluitingsstructuur te realiseren. De nadere invulling zal in het kader van het uitvoeringstraject aan de orde komen. Wij concluderen derhalve dat op basis van het nieuwe bestemmingsplan voor de aanleg van de randweg en het ter plaatse geldend bestemmingsplan Buitengebied 2010 wordt voorzien in de planologische mogelijkheden tot de aanleg van de randweg en de eventueel noodzakelijke ontsluiting van (landbouw)percelen in het gebied.

Economische uitvoerbaarheid

In het kader van de economische haalbaarheid is rekening gehouden met bedrijfs- en omrij schade die geclaimd wordt door eigenaren van gronden die direct geraakt worden door

de aanleg van de weg. Tevens zijn de percelen bekend, die niet rechtstreeks geraakt worden, maar wel eventueel schade lijden door de doorsnijding van het gebied door de aanleg van de weg. Verder is rekening gehouden met planschade zoals geformuleerd in de Wro. In de planschadeanalyse is enkel rekening gehouden met de waardevermindering van woningen. Bedrijfsschade ten behoeve van bedrijven en bedrijvigheid aan huis is hierin niet meegenomen. In dit stadium van het project kan dit ook niet achterhaald worden, omdat hiertoe alle bedrijfsgegevens inzichtelijk dienen te zijn van de betreffende bedrijven, o.a. accountantsverklaringen ed.).

Aanvullend zij nog opgemerkt dat omrij schade voor geregistreerde bedrijven als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps in de kostenramingen voor de randweg is meegenomen. Daarnaast is in de ramingen rekening gehouden met kosten voor aankoop van gronden en eventueel bedrijven. Ook een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd en onderdeel van de ramingen. De gemeente heeft afspraken met de provincie gemaakt over de uitvoering van dit plan. Er is inmiddels een realisatieovereenkomst vastgesteld. Hierin zijn tevens afspraken gemaakt over de (plan)schadeafwikkeling. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit plan voldoende geborgd.

Uitvoerbaarheid natuurcompensatieplan

In samenhang met de aanleg van de randweg dient een aantal compensatiemaatregelen te worden uitgevoerd. In het natuurcompensatieplan is inzichtelijk gemaakt op welke wijze de natuurcompensatie zal worden ingevuld. Voor de aanleg van deze maatregelen dienen gronden in de omgeving te worden ingezet. Het geldend bestemmingsplan Buitengebied 2010 verzet zich niet tegen de realisering van deze maatregelen. Er is derhalve geen planologische belemmering bij de uitvoering van deze maatregelen. Wij verwachten dat de aanleg van de natuurcompensatiemaatregelen niet zal leiden tot onevenredige aantasting van de bedrijfsvoering op uw bedrijf. Bij de uitvoering van de plannen zal concreet invulling worden gegeven aan de maatregelen. Dan zal ook concreet duidelijk zijn welke gronden hiervoor kunnen) worden ingezet.

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door Moorens Farm V.O.F. ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard.

41 Inhoud inspraakreactie van F. van Bergen. Kijkuitspad 2 te Haps, reclamant 41

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich met name op de inhoud van de MER en de keuze tussen Tracé 1 en 2.

Overweging

In het MER zijn diverse alternatieven voor de aanleg van een randweg onderzocht. Volgens de commissie m.e.r. is dit voldoende in beeld gebracht. Op basis van deze informatie is in de Tracekeuzenotitie (bijlage 020.mer.bijlage 4) geconcludeerd dat tracé 2 als voorkeursvariant kan worden aangemerkt. Deze voorkeursvariant is nu uitgewerkt in het voorontwerp-bestemmingsplan.

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora. . Deze zijn naar aanleiding van de inspraakreacties aanvullend middels veldbezoek in beeld gebracht en hebben niet geleid tot andere conclusies.

In het MER (deel A en deel B) wordt uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak voor de randweg (hoofdstuk 2.2 deel A en in de paragrafen 2.1.2 en 2.8.1 van deel B). Daarin zijn o.a. de alternatieven op bovenlokaal niveau betrokken. Ook de Commissie m.e.r. geeft in haar richtlijnen aan dat dit onderdeel van het MER dient te zijn. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en heeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Nut en noodzaak is afdoende beschreven.

Verschillende alternatieven zijn beschouwd hetgeen heeft geresulteerd in een tracé notitie. De doortrekking van de A77 is hierin toen meebeschouwd. Er is destijds een separate studie geweest naar de doortrekking van de A77 door o.a. de gemeente Boxmeer. Hieruit bleek eveneens dat deze niet realistische was!

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap en daarmee ook op de recreatieve kwaliteiten van het gebied. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

In algemene zin concluderen wij dat de MER op een correcte wijze is uitgevoerd en dat alle relevante aspecten op een goede manier inzichtelijk zijn gemaakt om uiteindelijk tot een verantwoorde vergelijking te komen. In het eerdergenoemde rapport Tracekeuzenotitie is een vergelijking van de verschillende alternatieven gemaakt aan de hand waarvan geconcludeerd

is dat tracé 2 als voorkeursvariant kan worden aangemerkt. De commissie m.e.r. heeft de inhoud van de MER onderschreven.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door F. van Bergen ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

42 Inhoud inspraakreactie van P. van Kuppeveld e.a. p.a. Kijkuitpad 1a te Haps, reclamant 42

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich met name op de inhoud van de MER en de keuze voor Tracé 2.

Overweging

Inhoud Mer-onderzoek.

In algemene zin concluderen wij dat de MER op een correcte wijze is uitgevoerd en dat alle relevante aspecten op een goede manier inzichtelijk zijn gemaakt om uiteindelijk tot een verantwoorde vergelijking te komen. In het eerdergenoemde rapport Tracekeuzenotitie is een vergelijking van de verschillende alternatieven gemaakt aan de hand waarvan geconcludeerd is dat tracé 2 als voorkeursvariant kan worden aangemerkt. De commissie m.e.r. heeft de inhoud van de MER onderschreven.

Draagvlak

Voorafgaand aan het on procedure brengen van het voorontwerpbestemmingsplan is een proces doorlopen gericht op de tracékeuze. Dit proces heeft zich gekenmerkt door de grote betrokkenheid van het dorp. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een voorkeur voor het tracé 2. Dit tracé is planologisch verder uitgewerkt en in procedure gebracht. Dit plan is in het kader van de inspraakverordening ter inzage gelegd. Gelet op het aantal ingekomen inspraakreacties delen wij de mening niet dat er in Haps onvoldoende draagvlak voor de aanleg van een randweg aanwezig zou zijn.

Leefbaarheid

In het kader van Nut en Noodzaak (hoofdstuk 2.2 deel A en in de paragrafen 2.1.2 en 2.8.1 van deel B) is inzichtelijk gemaakt welke problemen aan de orde zijn welke de aanleg van een alternatieve doorgaande route rechtvaardigen. Hierin is onder meer ingegaan op het aspect leefbaarheid. Ook de Commissie m.e.r. geeft in haar richtlijnen aan dat dit onderdeel van het MER dient te zijn. De Commissie m.e.r. heeft de stukken en de inspraakreacties beoordeeld en heeft in haar advies van 16 december 2013 het volgende aan: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Nut en noodzaak is afdoende beschreven.

Nut en noodzaak

Een van de oorzaken van de toenemende verkeersintensiteiten is de komst van het regionaal bedrijventerrein Laarakker. Reclamant geeft aan dat de uitgifte van bedrijfskavels achterblijft bij eerdere prognoses. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein staat echter niet ter discussie. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein bij de toekomstige ontwikkelingen wordt meegenomen.

Rotonde RBL

Gedurende het proces heeft de nadere invulling van de aansluiting van de randweg op de Oeffeltseweg vorm gekregen. Uiteindelijk is gekozen voor een aansluiting in de vorm van een kruispunt met stoplichten omdat hiermee de veiligheid en doorstroming van het verkeer het beste gereguleerd kan worden. Daarbij is ook betrokken de ontsluiting van RBL-Noord en Zuid, Nabuurs, de ambulancepost en de aansluiting op de A73.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door P. van Kuppeveld en andere ondertekenaars ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

43 *Inhoud inspraakreactie van M. Heesakkers, Zoetsmeerweg 10 te Haps, reclamant 43*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie richt zich met name op het verschuiven van het tracé ter hoogte van het knooppunt Zoetsmeerweg en randweg.

Overweging

Mogelijkheden verschuiven knooppunt.

Na de keuze van variant 2 als voorkeursvariant is een traject gestart waarin onderzocht is of optimalisering van deze variant mogelijk is. Alle omwonenden zijn vervolgens in september 2012 geïnformeerd over de wijze waarop dit optimaliseringstraject is verlopen. Hieronder wordt de inhoud van dit emailbericht weergegeven waarmee inzicht wordt gegeven in het doorlopen proces en in de gemaakte afwegingen.

Via deze e-mail willen we u informeren over de stand van zaken inzake de Randweg Haps.

Op 15 mei 2012 heeft de Provincie Noord Brabant besloten om alternatief 2 als voorkeursvariant te handhaven voor de Randweg Haps. Op 18 juni 2012 heeft de gemeenteraad dit besluit besproken, waarna het college van B&W het vervolgproces op zich heeft genomen.

De eerste belangrijk stap in het vervolgproces is het, waar mogelijk, optimaliseren van het voorlopig ontwerp van alternatief 2. In deze e-mail noemen we de optimalisatiemogelijkheden en het besluit van de Stuurgroep Randweg Haps, bijeengekomen op 6 september jl.

Optimalisatie ruimere bocht ten oosten van Kijkuitpad

Bij de (ontwerp)technische uitwerking van tracé 2 heeft ten behoeve van de Provincie al een belangrijke optimalisatie plaatsgevonden. Het tracé is meer naar het oosten, verder van de dorpskern af komen te liggen. Het tracé heeft een ruimere bocht gekregen bij het akkercomplex. Concreet betekent dit dat het tracé ten oosten van het Kijkuitpad is opgeschoven (van 53 naar 110 meter afstand ter hoogte van Kijkuitpad 8). Deze optimalisatie is vanuit milieu-, ontwerp- en verkeerstechnische redenen doorgevoerd. Deze optimalisatie is reeds aan de raad voorgelegd (26 maart 2012) en verwerkt in het Voorlopig Ontwerp van alternatief 2 aangeboden aan de provincie op 23 april 2012.

Optimalisatie aansluiting RBL

Ten aanzien van de aansluiting van de Randweg bij het RBL (Regionaal Bedrijventerrein Laarakker) zijn een tweetal opties bekeken, namelijk een aansluiting door middel van twee rotondes of twee verkeerslichtinstallaties (VRI's). Dit betreft vooral een verkeerstechnische keus (doorstroming van het verkeer).

De Stuurgroep heeft een voorkeur uitgesproken voor de VRI's. Belangrijkste reden hiervoor is de betere doorstroming van het verkeer bij deze oplossing. Een besluit hierover wordt niet eerder genomen dan na overleg met het naburige transportbedrijf, de RBL bv en direct betrokkenen.

Optimalisatie Lokkantseweg/Zoetsmeerweg

Naar aanleiding van opmerkingen in de vergadering van de Commissie Ruimte, is gekeken naar de mogelijkheden voor een optimalisatie van alternatief 2 nabij de Zoetsmeerweg/Lokkantseweg (alternatief 2a). In het Voorlopig Ontwerp van alternatief 2, zoals aangeboden aan de provincie, loopt het tracé over een woning. Door het maken van een extra lus en het schuiven van de rotonde richting het oosten kan een verkeerstechnisch acceptabel alternatief geboden worden. Hiermee hoeft de woning niet geamoveerd te worden. Dit alternatief is uitgewerkt en aan u voorgelegd via een overlegavond op 25 juni 2012, gevolgd door individuele gesprekken. De informatie uit deze gesprekken is in belangrijke mate bepalend geweest bij de keus voor het uiteindelijke tracé ter hoogte van de Zoetsmeerweg/Lokkantseweg.

De keus van de Stuurgroep valt op alternatief 2, waar de rotonde gesitueerd is op het kruispunt Zoetsmeerweg/Lokkantseweg. De belangrijkste argumenten van de Stuurgroep hiervoor zijn:

De belangrijkste argumenten van de Stuurgroep hiervoor zijn:

- uit de gesprekken met bewoners is gebleken dat alternatief 2 kan rekenen op meer draagvlak bij direct

betrokkenen;

- alternatief 2 is bovendien verkeerskundig een betere oplossing, waarmee de barrièrewerking voor lokaal verkeer minder is dan bij alternatief 2a en alternatief 2 heeft landschappelijk gezien de meeste voorkeur.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door M. Heesakkers ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

44 Inhoud inspraakreactie van Dorpsraad Haps, Beerseweg 3 te Haps, reclamant 44

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De Dorpsraad heeft diverse opmerkingen gericht op het verbeteren van de randvoorwaarden rond de aanleg van tracé 2.

Overweging

langzaam verkeer / agrarisch verkeer

De aansluiting van de randweg / Oeffeltseweg op De Bengels is vervallen. Deze zou ook komen reeds komen te vervallen door de ontwikkeling van RBL-zuid. Dit had tevens als voordeel dat sluipverkeer vanaf Boxmeer via De Bengels niet meer mogelijk is.

Het agrarisch verkeer kan via RBL-zuid (tractorsluis) de Bengels bereiken. Het voorliggende bestemmingsplan vormt geen belemmering voor deze mogelijkheid. Tevens zal nog worden gezien of de ontsluiting voor het landbouwverkeer wel kan blijven bestaan.

Beperken effecten sluipverkeer in het dorp

In paragraaf 3.2.3 van deel B van het MER wordt ingegaan op het risico op sluipverkeer. Uit de resultaten van het verkeersmodel dat door Goudappel Coffeng is opgesteld, blijkt dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden bij een keuze voor alternatief 1, 2 of 3. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat (zie ook tabel 3.6 uit deel B van het MER). De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie verhoogd. In het MER-rapport wordt aangegeven dat aanvullende maatregelen om sluipverkeer te voorkomen dienen te worden getroffen. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en er is in het kader van het bestemmingsplan voor de randweg geen bestemmingswijziging noodzakelijk. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal hier ruimere aandacht aan worden besteed.

De huidige sluiproute via De Bengels en de Lokkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de Randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomst-bestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de Randweg een prima alternatief.

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N266 in de kern Haps.

Aanpassing Lokkantseweg

De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen.

Geluid

In het onderzoek ten behoeve van het MER zijn alternatieven met de referentiesituatie vergeleken conform de richtlijnen van de Commissie m.e.r. Hierbij is een zo zuiver mogelijke rekenmethode gekozen, waarin bijvoorbeeld niet is gerekend met wettelijke aftrek.

Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden. De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. De voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarden zijn door de wetgever bepaald om een acceptabel woon- en

leefklimaat te kunnen garanderen. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Aanvullend wordt met betrekking tot akoestiek nog het volgende opgemerkt

a. Verschil tussen onderzoek MER en bestemmingsplan;

In het onderzoek ten behoeve van de MER zijn alternatieven met elkaar vergeleken. De vergelijking van de milieuaspecten heeft meegewogen in de tracékeuze. Voor het uiteindelijke voorkeurs tracé wordt (is) een bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden.

b. Hogere grenswaardeprocedure in plaats van of in combinatie met maatregelen (stil asfalt, schermen etc.) Basis is dat provincie kiest voor de procedure, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat voor maatregelen en de wetgever de optredende geluidsniveaus aanvaardbaar acht.

De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

Luchtkwaliteit / stankhinder / Luchtverontreiniging

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan (par. 5.2.2.) wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Hierin is onder andere ingegaan op de zeer fijn stofproblematiek (PM_{2,5}). Geconcludeerd wordt dat de te verwachten concentratie van PM_{2,5} dermate laag is dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Overigens constateert de commissie m.e.r. dat de effecten van de verschillende alternatieven voldoende zijn onderzocht en dat het gebruik van de randweg niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De conclusies van het opgestelde luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op het rekenmodel ISL2 versie 6.00. Deze versie van ISL2 rekent met de generieke invoergegevens 2013 (GCN-kaarten, meteorologische kaarten, emissiefactoren) zoals deze in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend zijn gemaakt in de Staatscourant nr. 5300, jaargang 2013. Conform artikel 67 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moet bij het vaststellen van de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik worden gemaakt van de gegevens zoals die conform artikel 66 voor 15 maart van het betreffende kalenderjaar bekend zijn gemaakt. Derhalve is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2 versie 6.00. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat ruimschoots worden voldaan aan de wettelijke normstelling voor stikstofdioxide en voor fijn stof. De conclusies blijven onveranderd.

Stikstofdepositie

In het aangehaalde stikstofdepositierapport is de depositie vanwege de nieuw aan te leggen weg in de tijd inzichtelijk gemaakt. Gebleken is dat alle alternatieven zorgen voor een tijdelijke toename van de stikstofdepositie op de Oeffelter Meent. Tot en met 2019 is sprake van een depositietoename die een zogenaamd significant negatief effect kan veroorzaken. Vanaf 2020 is de depositietoename als gevolg van de randweg dermate klein dat dit geen significant negatief effect meer veroorzaakt. De afname van het effect in de tijd wordt veroorzaakt

doordat in de berekeningen gebruik wordt gemaakt van de gemiddelde staat van de voertuigen op de Nederlandse wegen. Door wijzigende regelgeving en vervanging van oudere voertuigen neemt de gemiddelde emissie van voertuigen in de tijd af.

Een significante toename van de stikstofdepositie in de jaren 2017-2019 kan leiden tot negatieve effecten op de beschermde habitattypen binnen het Natura2000-gebied Oeffelter Meent. De beide habitattypen stroomdalgraslanden en glanshaver- en vossenstaarthooilanden zijn namelijk gevoelig voor stikstofdepositie. De vegetatietypen komen momenteel echter reeds voor op (sterk) verrijkte gronden. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de randweg is dermate klein (0,052-0,139 ml N/ha/jaar) dat dit op de reeds vermeste gronden niet of nauwelijks verschil zal maken voor de vegetatie.

Daarbij komt, dat de randweg wordt gerealiseerd op landbouwgronden, die hiervoor uit productie genomen worden. Het betreft in totaal een oppervlakte van ca. 1,5 ha. Dit betekent dat op deze oppervlakte niet langer mest zal worden uitgereden, zodat de ammoniakemissie vanuit de landbouwgronden afneemt.

Ondanks dat er dus uit de modelberekeningen een (geringe) significante toename van de stikstofdepositie volgt voor de jaren 2017-2019, zal dat niet leiden tot negatieve effecten op de habitattypen in het Natura2000-gebied Oeffelter Meent.

Stil asfalt.

De gemeente pleit eveneens voor de toepassing van het meest stille asfalt. In de akoestische berekeningen is inzicht gegeven welk type asfalt op de verschillende weggedeelten wordt toegepast. Vanuit doelmatigheid en kosteneffectiviteit zijn deze keuze gemaakt.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Zoetsmeerweg 8 maakt zowel via de Kruisstraat als de Zoetsmeerweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt.

Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Doorsnijding Duits Lijntje

Algemeen kan worden gesteld dat er in het kader van het MER voldoende inzicht is gegeven in het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna. De Commissie m.e.r. heeft dit in haar advies bevestigd. Daarnaast is er in het kader van het bestemmingsplan en het compensatieplan nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (waaronder vleermuizen). Er is ontheffing aangevraagd voor de steenuil, de vleermuizen en de das. Tot slot moet worden opgemerkt dat in het kader van de aanleg de uitvoerder moet voldoen aan de gedragscode flora en fauna en dat deze is gebonden aan de zorgplicht uit de flora en faunawet. Op het moment van aanleg moet dus opnieuw worden bezien of er bijvoorbeeld jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn of bijzondere flora

In het natuurcompensatieplan is aangegeven op welke wijze de compensatie van de doorsnijding van het Duits Lijntje wordt ingevuld.

Landbouwverkeer

Het nieuwe gedeelte (randweg) provincialeweg tussen de Oeffeltseweg en de Zoetsmeerweg is niet toegankelijk voor landbouwverkeer. Het landbouwverkeer blijft hier de oude route door Haps volgen. Wel zal het naar verwachting mogelijk worden gemaakt om via het kruispunt (RBL-zuid) naar de Bengels te rijden die voorzien wordt van een tractor sluis

Fietsverkeer.

Bij de inrichting van de nieuwe weg en de nieuwe kruisingen is bijzondere aandacht voor het fietsverkeer. Uitgangspunt is dat fietsveilige routes blijven bestaan en dat de oversteekplaatsen eveneens op een fietsveilige wijze worden ingericht. Bij de aansluiting op de Oeffeltseweg wordt een verkeersregelinstallatie toegepast. Bij de Lokkanseweg een rotonde evenals bij Sint Hubertseweg. Door fietsers op een rotonde buiten de bebouwde kom uit de voorrang te laten wordt daar maximale verkeersveiligheid voor deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers gegarandeerd.

Ontsluiting landbouwpercelen

In het MER wordt onderschreven dat de barrièrewerking van de randweg zowel in alternatief 1 als in alternatief 2 groot is. Alternatief 1 is inderdaad negatiever beoordeeld, hetgeen in de tekst van het MER niet specifiek is toegelicht. Wel is in paragraaf 3.8.3 van deel B aangegeven dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de invloed op het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot omdat de inrit tot het bedrijf wordt afgesloten en er omrijdafstanden ontstaan naar de kavels aan de overzijde van de Lokkantsseweg. Tot slot worden in alternatief 2 in totaal vijf melkveehouderijen significant beïnvloed, terwijl dit in alternatief 1 zeven bedrijven zijn. Hoewel de verschillen qua invloed klein zijn, hetgeen duidelijk uit de tekst in het MER blijkt, heeft dit geleid tot een onderscheid in de beoordeling.

Ten aanzien van bereikbaarheid van percelen is de volgende afweging gemaakt. Een aantal kavels in het gebied dat wordt beïnvloed door alternatief 2 kan zonder maatregelen onbereikbaar worden. Het huidige bestemmingsplan voorziet echter al in de mogelijkheid tot het aanleggen van landbouwwegen. Planologisch wordt dus de mogelijkheid geboden om parallel aan de randweg in een ontsluiting te voorzien .

Relatie verkeersintensiteit en RBL

In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen als het RBL evenals andere vaststaande autonome ontwikkelingen

Verkeersveiligheid gedeelte Zoetsmeerweg tussen randweg en aansluiting de Gravenhof op de Sint Hubertseweg

De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien noodzakelijk passende maatregelen treffen. Zo vinden er momenteel al verkeerstellingen plaats voor de referentiesituatie.

Milieuvriendelijke constructie verlichting

In het kader van de uitvoering worden keuzes gemaakt rond de toepassing van het type verlichting. Een van de criteria bij het maken van een keuze is de mate van duurzaamheid en vanuit ecologisch perspectief bezien.

Inpassing randweg

De aanleg van een randweg heeft impact op het huidige landschap. In het MER is deze impact uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een

afgewogen keuze te maken in het kader van de besluitvorming rond het bestemmingsplan 'Buitengebied – randweg Haps'. Daar moet aan worden toegevoegd dat een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van het gekozen alternatief uitgangspunt is.

Monitoring verkeersintensiteiten.

In algemene zin zal monitoring van de verkeersontwikkeling aan de orde zijn. Ten aanzien van de gemeentewegen zal de gemeente het voortouw nemen. De provincie zal invulling aan de monitoring geven voor de provincialeweg en rijkswaterstaat aan de rijkswegen met de aansluiting van de A73.

Conclusie

Middels de gemaakte opmerkingen wordt aandacht gevraagd voor een diversiteit aan onderwerpen. Deze onderwerpen hebben ook bij de gemeente bijzondere aandacht. De ingebrachte opmerkingen leiden echter niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door de Dorpsraad Haps ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard.

45 *Inhoud inspraakreactie van RBL BV te 's – Gravenhage, reclamant 45*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

RBL BV heeft opmerkingen over de planologische regeling voor het middengebied tussen de nieuwe randweg en de Oeffeltseweg.

Overweging

In het voorontwerpplan is voor deze locatie de bestemming Verkeer – Wegverkeer opgenomen. In het geldend plan Buitengebied 2010 heeft deze locatie de bestemming Agrarisch – Agrarisch met waarden. RBL BV heeft verzocht om ter plaatse een bestemming op te nemen op basis waarvan een brandstofverkooppunt en / of facility point mogelijk is. In het verzoek is geen nadere onderbouwing opgenomen aan de hand waarvan kan worden beoordeeld of een dergelijke bestemming planologisch haalbaar is. De betreffende gronden zijn geen eigendom van RBL BV. Wij concluderen dat het verzoek onvoldoende onderbouwd is.

Gelet op de huidige beschikbare informatie zijn wij van mening dat de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen bestemming Verkeer – Wegverkeer op dit moment de meest passende bestemming voor dit gebied is. Er is nu geen aanleiding om deze bestemming aan te passen.

Conclusie

De door reclamanten ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door RBL BV ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

46 *Inhoud inspraakreactie van B (Bram) Vaessen, Steenakkerstraat 5 te Haps, reclamant 46.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Overweging

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door B.(Bram) Vaessen ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

47 Inhoud inspraakreactie van B.(Bart), Steenakkerstraat 5 te Haps, reclamant 47.

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Overweging

De inspraakreactie is gelijklopend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door B.(Bart) Vaessen ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

48. *Inhoud inspraakreactie van E. van Loenen, Steenakkerstraat 5 te Haps, reclamant 48.*

Inhoud schriftelijke inspraakreactie.

De inspraakreactie is gelijkloidend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Overweging

De inspraakreactie is gelijkloidend aan de inspraakreactie van reclamant 2. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder punt 2.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast leiden de opmerkingen niet tot een aanpassing van de MER. De door E. van Loenen ingediende inspraakreactie dient derhalve ongegrond te worden verklaard

Eindconclusie

Ontvankelijkheid

De onder 1 tot en met 48 vermelde reclamanten worden in hun inspraakreacties ontvankelijk verklaard.

Inhoudelijke beoordeling

Alle ingekomen reacties zijn inhoudelijk beoordeeld. Per reclamant is de reactie op de ingekomen inspraakreactie inzichtelijk gemaakt. De reacties hebben op een aantal punten geleid tot aanpassing van rapporten en toelichting. De planologische regeling is niet naar aanleiding van de ingekomen reacties gewijzigd.

Wijzigingen

Mede naar aanleiding van de inspraakreacties zijn de planregels, de verbeelding en de toelichting van het bestemmingsplan Buitengebied 2010 aangepast. Daarnaast zijn nog diverse aanpassingen opgenomen als gevolg van het wettelijk vooroverleg en correcties ten opzichte van het voorontwerp.

2a. Mer-traject.

Het MER en het voorontwerpbestemmingsplan zijn ter advisering toegezonden aan de commissie mer. Tevens zijn alle inspraakreacties toegezonden. De commissie mer heeft op 19 december 2013 advies uitgebracht. De Commissie m.e.r geeft hierin aan dat: "De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen". Tevens is een aantal aanbevelingen gedaan.

Met betrekking tot de aanbevelingen wordt nog het volgende opgemerkt:

Advies 1.

De Commissie adviseert een gevoeligheidsanalyse uit te voeren op basis van actuele en verwachte ontwikkelingen van het verkeer dat door RBL gegenereerd worden. De Commissie adviseert de resultaten van deze analyse bij de toelichting bij het besluit te presenteren en aan te geven wat dit globaal betekent voor de verkeerseffecten, de keuze van het voorkeursalternatief en het moment waarop de randweg gerealiseerd moet worden.

Opmerking:

Op dit moment zien wij geen aanleiding om aanvullend op de beschikbare gegevens een nadere analyse uit te voeren. In relatie tot de aanleg van de randweg zal monitoring van het wegverkeer plaatsvinden. In de toekomst zal worden gezien of verkeersontwikkelingen aanleiding vormen voor nadere maatregelen.

Advies 2.

De Commissie adviseert bij de toelichting bij het besluit over het bestemmingsplan aan te geven of, en zo ja welke maatregelen worden getroffen om het sluipverkeer tegen te gaan. De Commissie denkt daarbij aan verkeersremmende maatregelen zoals wegversmallingen, plateaus of drempels etc. en de wijze van aansluiten van de Steenakkerstraat op de N264

Opmerking:

In verband met de aanleg van de randweg zal de gemeente Cuijk de verkeersontwikkelingen rond het dorp (mede in verband met mogelijk sluipverkeer) monitoren. Indien noodzakelijk zullen passende maatregelen worden getroffen.

Advies 3.

De Commissie adviseert voor het verdere ontwerp en de inrichting van de weg een beeld te schetsen van de grotere landschappelijke structuur en aan de hand daarvan de keuzes voor het ontwerp te motiveren. Moet de randweg bijvoorbeeld zo weinig mogelijk zichtbaar zijn in deze structuur of wordt het juist een opvallend landschappelijk element. Maak daarbij gebruik van gedetailleerde 3D visualisaties, waarin de nieuwe weg ingebed is in het landschap

Opmerking:

Er wordt een 3D-visualisatie van de ligging van de aan te leggen weg in het gebied opgesteld. Deze zal o.a. op de gemeentelijke website worden gepresenteerd.

Advies 4.

In het kader van de verdere besluitvorming adviseert de Commissie mitigerende maatregelen voor het gekozen alternatief gedetailleerd te omschrijven en de effecten daarvan in beeld te brengen. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Opmerking:

Bij het vaststellen van het bestemmingplan geldt een wettelijke onderzoeksplicht vanuit de Wet geluidhinder. Uit het Wet geluidhinder-onderzoek volgen wettelijke maatregelen en de vast te stellen hogere grenswaarden. De systematiek van de Wet geluidhinder bestaat uit voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. De voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarden zijn door de wetgever bepaald om een acceptabel woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. Indien de maximale ontheffingswaarden worden overschreden moeten maatregelen (zogenaamde "wettelijke maatregelen") worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet voor maatregelen worden afgewogen of deze doelmatig zijn (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder). Indien maatregelen niet doelmatig zijn wordt een hogere waarde vastgesteld.

2b. Overleg conform artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening.

2.1 Toezending voorontwerpbestemmingsplan.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan:

1. Gedeputeerde staten van Noord-Brabant;
2. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant;
3. Ministerie van Defensie;
4. Brabantwater
5. Obragas
6. Gasunie
7. Tennet
8. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
9. Waterschap Aa en Maas te 's-Hertogenbosch;
10. Burgemeester en wethouders van Boxmeer
11. Burgemeester en wethouders van Mill en Sint Hubert
12. Burgemeester en wethouders van Sint Anthonis

2.2 Ingekomen reacties.

De volgende instanties hebben gereageerd:

- Ministerie van Defensie, ingekomen op 12 augustus 2013.
- Waterschap Aa en Maas, ingekomen op 27 augustus 2013.
- Rijkswaterstaat Oost Nederland, ingekomen op 2 september 2013
- Tennet, ingekomen op 3 september 2013.
- Provincie Noord-Brabant

Ministerie van Defensie

Het ministerie van Defensie heeft aangegeven dat het voorontwerp geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Waterschap Aa en Maas

Bij brief van 26 augustus 2013 heeft het waterschap een reactie ingebracht. Naar aanleiding hiervan is nader overleg geweest. Dit heeft geleid tot een aanpassing van het plan op de volgende punten:

In verband met deze aanpassingen heeft het waterschap het eerder uitgebrachte advies aangevuld (brief d.d. 20 januari 2014). Het plan voldoet aan de door het waterschap gestelde eisen in het kader van de watertoets.

Rijkswaterstaat Oost Nederland

Rijkswaterstaat heeft geen opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan.

Tennet

Tennet geeft aan dat in het plangebied een belemmerende strook aanwezig is in verband met de 150 kV-hoogspanningsverbinding Cuijk – Haps. Aangegeven wordt dat indien werkzaamheden in dit gebied plaatsvinden eerst toestemming door Tennet dient te worden verleend.

Provincie Noord-Brabant

Bij brief van 27 september 2013 heeft de provincie Noord-Brabant haar vooroverlegreactie uitgebracht. In de reactie is aangegeven dat het plan niet voldoet aan de eisen als bedoeld in

artikel 2.2. van de Verordening Ruimte (kwaliteitsverbetering van het landschap). Daarnaast wordt niet voldaan aan de eisen voor compensatie in verband met de doorsnijding van de ecologische verbindingszone het Duits Lijntje 9 (artikel 4.11 Verordening Ruimte). Tevens wordt opgemerkt dat het plan uiteindelijk ook dient te voldoen aan de Verordening Ruimte 2014.

In verband met de gemaakte opmerkingen is het natuurcompensatieplan aangevuld. Hierin is de artikel 2.2.-verplichting verder uitgewerkt (bypass Duits Lijntje d.m.v. de inrichting van het traject Sint Anthonisloop – Balkloop als natte en droge ecologische verbindingszone). Daarnaast is de compensatieverplichting in verband met de doorsnijding van het Duits Lijntje door de randweg nader uitgewerkt.

3 Ambtshalve aanpassingen

Het voorontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende bijlagen is op een aantal punten aangepast. Het betreft de volgende wijzigingen:

Verbeelding

- De planbegrenzing is aangepast om zo beter aan te sluiten op aangrenzende percelen en bestemmingsplan Laarakker. Tevens is de begrenzing aangepast om de natuurcompensatie op te nemen in dit bestemmingsplan.
- De gebiedsaanduiding 'Zoekgebied – voor behoud en herstel watersystemen' verwijderd waar de toekomstige randweg en bermen komen te liggen.
- De gebiedsaanduiding 'Zoekgebied – evz' is verwijderd waar de toekomstige randweg en bermen komen te liggen o.a. ter hoogte van het Duits Lijntje.
- De gebiedsaanduiding EHS ter plaatse van de randweg (wegvak A73) is vervangen in 'te verwijderen EHS'.
- De gebiedsaanduiding 'toe te voegen EHS' opgenomen op de gebieden waar natuurcompensatie plaats vindt. Dit om de voldoen aan de Verordening ruimte.
- De gebiedsaanduiding 'te verwijderen evz' opgenomen waar de randweg de zoekgebieden evz doorsnijdt.
- De gebiedsaanduiding 'geluidzone' van Laarakker (RBL) is opgenomen in het bestemmingsplan. Deze ontbrak nog op een aantal percelen.
- De bestemming water ter plaatse van een watergang nabij de St. Anthonisloop gewijzigd in 'Agrarisch met waarden - Landschaps- en natuurwaarden'.
- De functieaanduiding 'monumentale boom' verwijderd ter plaatse van de toekomstige randweg en bermen.
- De bestemming 'Verkeer' ter plaatse van bermen gewijzigd in groen.
- De bestemming 'Natuur' toegevoegd om de natuurcompensatie mogelijk te maken.
- De bestemming 'Leiding water' toegevoegd ter hoogte van bestemmingsplan Laarakker.
- De bestemmingen 'Agrarisch met waarden - Landschaps- en natuurwaarden' nabij de St. Anthonisloop gewijzigd in bestemming 'Natuur' t.b.v. de natuurcompensatie.
- De legenda eenheden aangepast aan de SVBP 2012.

Regels

- De bestemmingen 'Natuur', 'Groen' en 'Leiding water' toegevoegd.
- In de bestemming 'Groen' een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming "Verkeer-Wegverkeer" opgenomen.
- Aantal begrippen en anders omschreven om te voldoen aan de SVBP 2012.
- Aantal begrippen eruit gehaald omdat die niet in de regels voorkomen.
- Begrip faunapassage verduidelijkt met "bovengrondse en ondergrondse voorziening".
- Begrip vleermuisportaal toegevoegd en de realisatie daarvan tevens mogelijk gemaakt in de bestemming 'Groen', 'Verkeer – Wegverkeer' en 'Natuur'.
- In algemene aanduidingsregels toegevoegd regels t.b.v. 'te verwijderen EHS'.
- In algemene aanduidingsregels toegevoegd regels t.b.v. 'toe te voegen EHS'.
- In algemene aanduidingsregels toegevoegd regels t.b.v. 'te verwijderen evz'.
- Ter plaatse van de bestemmingsomschrijving water toegevoegd 'oevers'.
- Algemene bouwregels toegevoegd t.b.v. ondergronds bouwwerken.

Toelichting

- Onderzoeksresultaten aangepaste of nieuwe rapporten zijn verwerkt in de paragrafen: luchtkwaliteit, akoestiek, flora en fauna en watertoets.
- Hoofdstuk uitvoerbaarheid is de tot nu toe doorlopen procedure beschreven.
- Paragraaf m.b.t. de Verordening ruimte is aangepast. Hierin is aangegeven dat door de realisatie van de randweg de aantasting van de EHS en evz wordt gecompenseerd. Tevens is in beeld gebracht hoe invulling zal worden gegeven aan artikel 2.2. van de Verordening ruimte.. Hiervoor is een inrichtingsplan (ambitie document) opgesteld en als bijlage toegevoegd.
- Er is een toelichting gegeven op het ontwerp Verordening ruimte 2014.

Onderzoeken

De volgende onderzoeken zijn geactualiseerd of aan het bestemmingsplan toegevoegd.

- Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.
- Eindverslag wettelijk vooroverleg / inspraakprocedure bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps"
- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is geactualiseerd en een aantal adressen is toegevoegd naar aanleiding van de zienswijzen.
- Er is een notitie akoestiek toegevoegd waarin uitleg wordt gegeven over de nieuwe op stapel staande wetgeving (SWUNG II) en de daaruit voortvloeiende maatregelen.
- Luchtkwaliteitsonderzoek is geactualiseerd met recentere achtergrondwaarden, naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r.
- Stikstofberekening en passende beoordeling is aangepast vanwege het doorrekenen van een ander referentiejaar. Dit naar aanleiding van de reacties van de Commissie m.e.r.. Het onderzoek heeft geresulteerd in mitigerende/compenserende maatregelen.
- Vleermuisonderzoek is afgerond en eindrapportage is toegevoegd aan Flora en Fauna.
- Er is een veldonderzoek gedaan naar jaarronde vogelnestplaatsen. De memo hiervan is toegevoegd.
- De compensatiemaatregelen voor de das, alpenwatersalamander, steenuil en vleermuizen zijn opgenomen in het Compensatieplan Randweg Haps.
- Er is een inrichtingsplan Artikel 2.2. Verordening Ruimte opgesteld.
- Het rapport archeologie is goedgekeurd en definitief gemaakt.
- De waterparagraaf (memo bergingsopgave) is nader uitgewerkt en afgestemd met waterschap.

4 Vaststelling

Het Eindverslag inspraakprocedure / wettelijk vooroverleg betreffende het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps is vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders d.d. 28 januari 2014.

burgemeester en wethouders van Cuijk,



drs. R.H.M.A. Rongen
secretaris



mr. W.A.G. Hillenaar
burgemeester