Inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps

001. Zoetsmeerweg 10a
002. Wildsestraat 8.B
003. Zoetsmeerweg 8
004. Milieuvereniging lvc
005. Sint hubertseweg 26
006. Steenakkerstraat 3
007. Sint Hubertseweg 26
008. Wanroyseweg 1a
009. Kruisstraat 2
010. Lokkantseweg 2b
011. Lokkantseweg 3a
011. Lokkantseweg 3a
012. Parallelstraat 40
013. Buurtschap Haps zuid
014. Putselaarstraat 13
015. Putselaarstraat 6
016. Putselaarstraat 9
017. Kijkuitspad 2a
018. Wanroyseweg 5
019. Kijkuitspad 3
020. Parallelstraat 12
021. Putselaarstraat 11a
022. Zoetsmeerweg 1f
023. Zoetsmeerweg 3
024. Kijksuitspad 8
025. Burg moorenstraat 6
026. Putselaarstraat 11
027. Wanroijseweg 1
028. Lokkantseweg 2
029. Sint hubertseweg 3
030. Lokkantseweg 4
031. Parallelstraat 24
032. Parallelstraat 22b
033. Stokvoortsestraat 3
034. Kruisstraat 3
035. Putselaarstraat 1b
036. Zoetsmeerweg 14
037. Gravenhof 5
038. Lokkantseweg 1
039. Lokkantseweg 5
040. Oeffeltseweg 6a
041. Kijkuitspad 2
042. Kijkuitspad 1a
043. Zoetsmeerweg 10
044. Dorpsraad Haps
045. RBL bv
046. Steenakkerstraat 5
047. Steenakkerstraat 5
048. Steenakkerstraat 5.

Areal

Gemeente Cuijk
t.a.v. college van burgemeester en wethouders
Postbus 10.001
5430 DA CUIJK

Project	Onderwerp	Behandeld door	Bijlagen	Datum
Weem, bezwaar rondweg Haps	reactie rondweg	Gerald Willemsen	geen	20-08-2013

Geacht college,

Namens J.M van de Weem en R.H. van de Weem-Hartjes, Zoetsmeerweg 10a in Haps, maak ik graag gebruik van de mogelijkheid een schriftelijke inspraakreactie in te dienen tegen het voorontwerpbestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps" nummer (NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VO01).

1) **Overschrijding geluidsbelasting**

Het voorontwerp is voor wat geluidsbelasting betreft, gebaseerd op het 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van de aanleg van de Randweg N264 te Haps' In dit onderzoek is de woonlocatie Zoetsmeerweg 10a ten onrechte niet meegenomen als gevoelig object. Ondanks het feit dat Zoetsmeerweg 10a geen woonbestemming heeft, is bewoning van dit pand door familie Van de Weem toegestaan, zoals de toenmalige burgemeester Schoots dat per brief van 18 augustus 2008, kenmerk: I/RO/PB aangaf. Gezien de kleine afstand van nr 10a tot de nieuw aan te leggen rondweg is overschrijding van de norm aannemelijk. Het is de taak van de gemeente om haar burgers niet onnodig bloot te stellen aan een geluidsbelasting die de wettelijke norm overschreidt.

2) **Bedrijfsuitrit handhaven**

In de huidige situatie beschikt het bedrijf van J.M. van de Weem en R.H. van de Weem-Hartjes over twee bedrijfsuitritten (zie bijlage 'situaties'). In het voorontwerp lijkt de meest zuidelijke uitrit te zijn verdwenen. Daarom hierbij het verzoek die uitrit te handhaven en aan te laten sluiten op de nieuw aan te leggen parallelweg.

Maurikstraat 27
5453 NA Langenboom
[t] 0486-43 20 66
[f] 0485-43 20 67
[e] info@areal-agro.nl
[i] www.areal-agro.nl

Areal

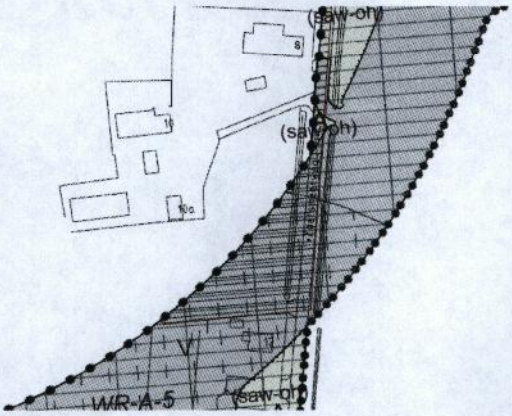
Ik verzoek u mijn reacties mee te nemen in het ontwerp bestemmingsplan. Mocht u vragen of opmerkingen hebben, neem gerust contact met me op.

Hoogachtend,

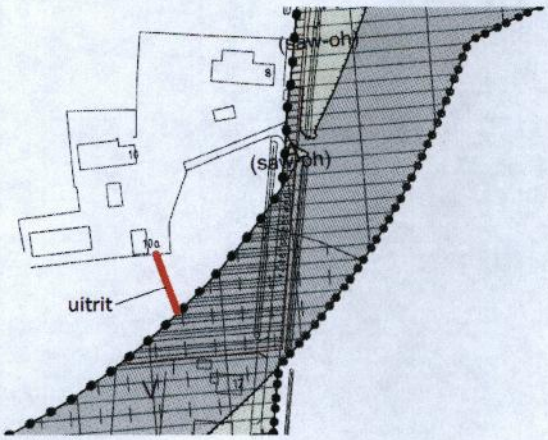
Ing. G.C.J. Willemsen

Bijlage situaties:

1) huidig



2) voorontwerp



3) gewenst

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

betreft: inspraakreactie/ zienswijze voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

Geacht College,

Ondergetekenden, bewoners van de Beerseweg/ Wildsestraat/ Steenakkerstraat/ Beatrixlaan in Haps willen het volgende onder uw aandacht brengen.
Uit het v.o.bp (rapport 017, Verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng) blijkt dat het sluipverkeer op bovengenoemde straten na realisering van de randweg fors tot zeer fors gaat toenemen. Toch worden in het bestemmingsplan nergens maatregelen gepland om dit te beteugelen en binnen aanvaardbare proporties te houden. Dat voldoet ook niet aan het 'Advies voor Richtlijnen voor de Milieueffectrapportage' van oktober 2010. (zie 3.2 Alternatieven, subtitel Analyse en effecten).
Zo zijn wij **bijvoorbeeld** bang dat de wijze waarop de Steenakkerstraat aangesloten gaat worden op de St Hubertseweg en laatstgenoemde weg op de nieuwe randweg de poorten voor sluipverkeer aan de westkant van Haps wagenwijd open zet.
Wij vragen u dan ook om in het kader van dit bestemmingplan te kiezen voor een integrale benadering door nu alvast en in samenhang met de rest van het plan maatregelen te plannen (en te budgetteren) om de overlast door sluipverkeer tot een minimum te beperken. En om deze maatregelen, **waaronder** bovengenoemde aansluiting, op te nemen in het ontwerpbestemmingplan, op zodanige wijze dat de leefbaarheid voor de bewoners van deze straten gewaarborgd wordt.

Ook hier geldt de gouden regel: (goed) besturen is vooruitzien. Dat principe krijgt gestalte in een integrale visie op knelpunten, problemen en mogelijke oplossingen, c.q. oplossingswegen. Een bestemmingsplan is bij uitstek het medium om die visie vast te leggen.

Op dit punt tekenen wij dan ook bezwaar aan tegen dit voorontwerpbestemmingsplan, omdat het de leefbaarheid van onze woonsituatie drastisch dreigt aan te tasten.

Haps, 27 augustus 2013

GEMEENTE CUIJK
28 AUG. 2013
ZAAK 00205
DOC 5172
CLUSTER RO

naam: BuBoxTeL
adres: Wildsestraat 8

handtekening:

BuBoxTeL.

R van BoxTel van Knysbergen

achmea rechtsbijstand

GEMEENTE CUIJK
03 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5253
CLUSTER RO

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

Telefoon (088) 462 37 00
Fax (088) 462 27 99
www.achmearechtsbijstand.nl

Vooruitgestuurd per fax
College van burgemeester en wethouders van de gemeente
Cuijk
Postbus 10001
5430 DA CUIJK

Datum
2 september 2013

Ons kenmerk
R206309740

Behandeld door
Mw. mr. F.K.H. van Oostveen
Telefoon (088) 462 37 00
Fax (088) 462 27 99
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
Afwezig op vrijdag in de even week

Onderwerp
Inspraak voorontwerpbestemmingsplan en plan-mer Buitengebied 2010, randweg Haps

Uw kenmerk

Geacht college,

U heeft het voorontwerpbestemmingsplan en plan-mer voor het Buitengebied 2010, Randweg Haps ter inzage gelegd. De heer en mevrouw Peters Rit, Zoetsmeerweg 8, 5443 NH in HAPS zijn het hier niet mee eens. Hun inspraakreactie licht ik toe in deze brief.

Feitelijke situatie
Cliënten wonen aan de Zoetsmeerweg 8. De nieuwe rondweg komt in deze plannen vlak voor hun woning langs. Ook komt er een rotonde vlakbij de woning van cliënten. In de aanloop naar deze procedure hebben cliënten diverse malen duidelijk en uitvoerig aangegeven dat hun voorkeur uitgaat naar het andere tracé, namelijk tracé 2a.

Noodzaak?
De aanleiding van deze rondweg is voor een groot deel de komst van het nieuwe industrieterrein Regionaal Bedrijvenpark Laarakker. Helder is dat er tot nog toe erg weinig belangstelling is vanuit bedrijven om zich hier te vestigen. De percelen staan nog steeds te koop. De vraag is dus of er wel een noodzaak is om de randweg te realiseren. Immers als het zware verkeer voorlopig niet in beduidende mate toeneemt, waarom dan een nieuwe dure randweg realiseren? Een nieuwe randweg doorkruist bestaande structuren en percelen, neemt veel ruimte in beslag en heeft een enorme impact op de omgeving. De noodzaak tot de aanleg van een nieuwe weg moet daarom goed worden afgewogen tegen de bestaande situatie. Nu de noodzaak ontbreekt, ligt het voor de hand de bestaande situatie te handhaven. Gegeven de omstandigheden is dit plan – op dit moment - in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

0389

Financiële haalbaarheid

Door de gemeente is onvoldoende onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. De kosten zouden voor rekening van de gemeente en de provincie komen. Een realisatieovereenkomst is nog niet gesloten volgens de toelichting van het plan. De gronden zijn nog niet verworven door de provincie. Inzicht in deze kosten is er dus nog niet. Daarbij komt dat de provincie op dit moment onvoldoende middelen heeft om gronden aan te kopen. Het heeft dan ook geen zin dit plan verder in procedure te brengen. Het is in elk geval niet onderzocht. De zorgvuldigheid vereist dergelijk onderzoek wel. Dat geldt ook voor het onderzoek naar de omvang van en aantallen planschadeclaims door de aanleg van de randweg.

Alternatief tracé 2a

Uit de stukken blijkt niet duidelijk waarom nu uiteindelijk voor dit tracé is gekozen en niet voor tracé 2a. Helder is dat uitvoerig is gekeken naar 4 tracés en dat tracé 2 de voorkeur heeft gekregen. Cliënten hebben echter uitvoerig gesproken met de wethouder en met de andere betrokkenen om tracé 2a voor het voetlicht te krijgen. Dit tracé ligt een stuk verder van de huidige bebouwing af. In de oplegnotitie is dit alternatief voor tracé 2 nader onderbouwd. Onduidelijk is waarom dit alternatief het niet gehaald heeft.

Cliënten zijn voorstander van dit alternatief, want het tracé komt dan verder van hun woning af. Hun woning is karakteristiek object met cultuurhistorische waarde (nummer MK046-000375 op de actualisatielijst) en verdient de aandacht en ruimte te krijgen die deze status met zich meebrengt. Door alternatief 2a blijft de woning beter in een landschappelijke omgeving liggen, dan wanneer de weg en rotonde er vlak voor gelegd worden.

Groenstrook

In tracé 2 komt er tegenover de woning een groenstrook te liggen. Cliënten verzoeken om, als u onverhoopt toch besluit om deze plannen zo door te zetten, deze groenstrook in te richten als geluidswal of iets dergelijks. Als deze groenstrook als geluidswal of uitzichtbelemmerende wal ingericht kan worden, neemt u in elk geval iets van de overlast voor cliënten weg. Op de informatie-avond op 29 augustus 2013 heeft wethouder Stoffels cliënten toegezegd dat zij actief betrokken zullen worden bij de inrichting van de groenstrook.

Aantasting woongenot

Het nu gekozen tracé leidt tot aantasting van het woongenot van cliënten. Het gaat daarbij om het volgende. De weg komt dusdanig dicht bij hun woning dat hun uitzicht, privacy, rust en gezondheid verminderen. Het nieuwe plan leidt immers tot een forse toename van het aantal verkeersbewegingen nabij de woning van cliënten. De auto's komen vlak langs de woning, met alle geluidhinder, stank en lichthinder van dien.

Geluidshinder

De voorkeurswaarde wettelijk is 48 dB. Ter hoogte van Zoetsmeerweg 8 is de geluidsbelasting na aanleg van de weg 58dB. Een overschrijding van 10 dB. Ook is de geluidsbelasting bij de woning van cliënten hoog omdat door de rotonde het verkeer zal afremmen en optrekken. Bij toepassing van asfalttype dunne deklaag B is de overschrijding nog 8 dB ter hoogte van Zoetsmeerweg 8.

Uitzicht

Nu hebben cliënten een ruim uitzicht over het open landelijke gebied. Na voltooiing van de plannen kijken cliënten vanuit hun woning uit op een weg met geluidswerende en andere noodzakelijke voorzieningen, zoals lichtmasten, en op het verkeer op die weg. Ook de bomenrijen langs de bestaande wegen moeten wijken bij de aanleg van de randweg en rotonde. Dit tast het bestaande uitzicht en de kwaliteit van de woonomgeving in ernstige mate aan.

Lichthinder

Cliënten verwachten ook veel lichthinder te ondervinden van het verkeer en de verlichting. De rotonde versterkt deze hinder nog verder.

Trillingsschade

Cliënten verwachten ook trillingsschade aan hun karakteristieke pand te krijgen door (zwaar) vrachtverkeer. Een reden te meer om naar een tracé te zoeken waar minder overlast en schade te verwachten is.

Omrijschade

Cliënten moeten extra kosten maken, omdat zij straks een behoorlijk eind moeten omrijden om naar het centrum van Haps te komen. Zij stellen op voorhand de gemeente aansprakelijk voor deze omrijschade.

Waardevermindering woning

Cliënten vrezen dat hun karakteristieke woning in waarde daalt na realisering van de randweg. Cliënten zijn dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Cliënten stellen dat het plan zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Verzoek

Namens cliënten vraag ik u het ontwerpbestemmingsplan en het plan-mer niet in procedure te brengen of aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

Vragen?

Hebt u nog vragen of wilt u ons verder informeren? Neemt u dan gerust contact op met mij via onze klantenservice. Zij zijn te bereiken op (088) 462 37 00. U kunt ook een e-mail sturen naar klantenservice@achmearechtsbijstand.nl of faxen naar (088) 462 27 99. Denkt u eraan om in dat geval ons referentienummer R206309740 te vermelden?

Met vriendelijke groet,

Mw. mr. Fleur van Oostveen
jurist Bestuursrecht

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk
- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk
en tevens aan de leden van de Commissie M.E.R.

betreft: inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps
ons kenmerk: wb1301
deze inspraakreactie telt 11 bladzijden

Haps, 2 september 2013

Geacht College, geachte leden van de Commissie M.E.R.,

In dit schrijven willen wij , de Milieuvereniging Land van Cuijk en de werkgroep N264 Haps (voetnoot), een aantal kanttekeningen maken bij het voorontwerp bestemmingsplan randweg Haps.

Inleiding

Wij zijn van mening dat het onderzoek dat ten grondslag ligt aan dit plan onvolledig is. Van diverse kanten is geadviseerd om alternatieven voor een randweg te onderzoeken. Dat is slechts gebeurd voor het doortrekken van de A77 naar Uden, maar niet voor een oplossing via het provinciale wegennet. Deze omissie zet dit hele plan op losse schroeven. Wij komen hier later gedetailleerd op terug onder punt 1.

Verder zijn wij van oordeel dat het plan onvoldoende de potentiële gevaren van het gekozen tracé – relatief dicht tegen de bebouwde kom aan - onderbouwt en dat hetgeen met name over de schadelijke effecten van PM 2.5 in dit plan beschreven wordt, voorbijgaat aan (relatief recente) onderzoeksgegevens op dit gebied.

Ook weet het College dat er voor dit tracé in Haps onvoldoende draagvlak bestaat. Een petitie om het gemeentebestuur ervan te weerhouden om voor dit tracé te kiezen werd gesteund door ruim 1100 mensen (aantal inwoners Haps: ca. 3000). Voor een uitgebreider commentaar: zie punt 2.

Er zijn wel berekeningen opgenomen over het te verwachten sluipverkeer, met name aan de westkant van Haps, maar van maatregelen om dat probleem aan te pakken, ontbreekt ieder spoor, hoewel het Advies voor Richtlijnen voor het Milieueffectrapport daar expliciet om vraagt. Per saldo gaat de leefsituatie van bijna evenveel bewoners erop achteruit als erop vooruit. Aangezien de kans groot is dat door het oplossen van het doorstromingsprobleem in Haps de bottleneck in St Hubert een groter probleem gaat vormen dan nu al het geval is, zijn wij van mening dat nut en noodzaak van deze (deel)oplossing niet aangetoond kunnen

Deze brief graag digitaal, onder vermelding van ons kenmerk, beantwoorden.

secretariaat: secretaris : Jan Reijnen
Postbus 8 telefoon : 0485-451071
5450 AA Mill gironummer : 4231276
www.mlvc.nl e-mail : secretariaat@mlvc.nl

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

worden, niet op grond van verbetering van de leefbaarheid en evenmin op grond van bevordering van de doorstroming of bereikbaarheid. Wij komen hier uitgebreider op terug onder de punten 3 en 6.

Punt 4 gaat nader in op de aantasting van cultuur-historische en natuurwaarden.
Punt 5 belicht hoe vanaf het allereerste begin van het onderzoek (het verkennend rapport door Grontmij in juni 2008) al een niet nader gemotiveerde inperking van het gebied heeft plaats gevonden.
Onder punt 6 willen wij , bij wijze van conclusie, nut en noodzaak van de randweg belichten vanuit drie verschillende perspectieven, te weten de drie hoofdmotieven voor het besluit om een randweg te gaan aanleggen.

Wij vinden ook dat de termijn van ter inzagelegging uiterst ongelukkig gekozen is: 31 juli 2013, kort na het begin van de zomervakantie. Daar komt bij dat pas op donderdag 29 augustus een informatieavond over dit plan plaats vond, nauwelijks twee weken voor het verstrijken van de inspraaktermijn. Gezien de omvang van het plan betekent dit dat veel burgers niet of nauwelijks in de gelegenheid zijn geweest om zich een gefundeerd oordeel te vormen.

Tenslotte, en in samenhang met het vorige punt: de in het Advies voor Richtlijnen voor het Milieueffectrapport vermelde 'zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming' ontbreekt.

Deze brief graag digitaal, onder vermelding van ons kenmerk, beantwoorden.

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : *Jan Reijnen*
telefoon : *0485-451071*
gironummer : *4231276*
e-mail : *secretariaat@mlvc.nl*

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

Specifiek

1. Deeloplossing(en) versus een integrale benadering

Al ver voordat er ook maar sprake was van een randweg om de kern van Haps hebben diverse groeperingen en individuele burgers uit zowel Haps als St Hubert gevraagd om een integrale oplossing voor de verkeersproblemen op de N264, die door beide deelgemeenten loopt. Daarbij is de term 'Elsendorpvariant' vaak gevallen: het omleiden van doorgaand (vracht)verkeer ter hoogte van de vliegbasis Volkel via de N277 (Middenpeelweg) en de N272 (Elsendorp – A73). Ook toen de procedure randweg begonnen was, zijn er veel inspraakreacties geweest die op deze mogelijkheid hebben gewezen, op speciaal belegde inspraakbijeenkomsten, tijdens commissie- en gemeenteraadsvergaderingen, in informeel overleg tussen de Dorpsraad van Haps en het gemeentebestuur van Cuijk, in reacties namens de Milieuvereniging Land van Cuijk, op informatieavonden over de verkeersproblematiek en de randweg, enz..

Ook op basis van het Advies voor Richtlijnen voor het Milieueffectrapport van oktober 2010 had dit alternatief onderzocht moeten worden, want een onderbouwing waarom deze potentiële oplossing voor de verkeersproblemen **niet** onderzocht is, ontbreekt in het plan.

1. 3.2 Alternatieven
Beschrijf in het MER welke alternatieven in voorgaande studies onderzocht zijn. ***Onderbouw voor die alternatieven die in het MER niet verder onderzocht zullen worden, waarom deze afgevallen zijn****. Ga hierbij in op:*
· het probleemoplossend vermogen voor de lokale verkeers- en leefbaarheidsproblemen;
· het probleemoplossend vermogen voor de ontsluiting van het bedrijventerreinen RBL;
· het probleemoplossend vermogen voor de regionale problemen;
· de effecten op lucht, geluid, externe veiligheid en landschappelijke waarden.

Onderbouw aan de hand van de probleemanalyse en de doelstelling die daar uit volgt welke alternatieven in het MER onderzocht zullen worden. ***Onderbouw*** *daarbij ook:*
· of er regionale alternatieven zijn voor een randweg Haps met mogelijk ook oplossingen voor andere regionale knelpunten zoals het verbinden van de A77 richting Uden met deA50;6

De redenen die in de afgelopen jaren namens het College zijn aangevoerd tegen bedoeld onderzoek, zijn van onze kant, en van diverse andere kanten, weerlegd.

- de omweg van ca. 16 km zou voor transporteurs te groot zijn. Maar de Elsendorpvariant komt nog steeds voor op het prioriteitenlijstje van de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging (aangesloten bij VNO-NCW), omdat, zo verklaarde deze vereniging alsook de Kamer van Koophandel desgevraagd, de extra afstand bij lange na niet opweegt tegen het gegeven dat laad- en lostijden veel beter ingeschat

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : *Jan Reijnen*
telefoon : *0485-451071*
gironummer : *4231276*
e-mail : *secretariaat@mlvc.nl*

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

kunnen worden. De vrachtwagens hoeven namelijk niet dwars door St Hubert en Haps.

Prioriteiten (website BZW, regio Oost)

Infrastructuur/bereikbaarheid
** Upgrading N329 (ontsluitingsweg bedrijventerreinen Oss);*
** Verbinding N329 (brug)/Tiel;*
** **Upgrading N264 (Boxmeer/Cuijk-Uden), in casu de Elsendorp-variant;***
** Hoogwaardig openbaar vervoer in de regio;*
- verbinding A50/Randweg Eindhoven/A2 en A58.

- Een tweede argument was dat je 'de mensen van Elsendorp niet kunt opschepen met de verkeersproblemen in Haps'. Een merkwaardig klinkend argument uit de mond van een College dat niet nalaat het belang van een 'Gebiedsgerichte Aanpak' te beklemtonen. Bovendien loopt deze variant niet dwars door Elsendorp, maar eerst, de N277, dicht langs de westrand, en vervolgens, de N272, dicht langs de zuidrand. Daar komt nog bij dat gezien de omvang van Elsendorp en de richting van beide genoemde provinciale wegen, een **eventuele** randweg om Elsendorp aanzienlijk korter is dan de randweg om Haps alleen al. Daarnaast zou deze ook nog eens de problemen in St Hubert oplossen. Zo'n komomleiding zou in Elsendorp een kwart cirkel om een heel klein dorp beslaan. Kortom, een integrale en gebiedsgerichte aanpak, die ook nog eens zorgvuldig(er) met de schaarse ruimte en met gemeenschapsgelden omspringt.

Onze kijk op deze zaak wordt ook ondersteund door onderstaand citaat uit het rapport van Goudappel-Coffeng 'Probleemverkenning Oost-westverbinding Oost-Brabant' van 1-12-2010. Dit onderzoek, dat zich uitsluitend richtte op het doortrekken van de A77, concludeerde dat

Deze brief graag digitaal, onder vermelding van ons kenmerk, beantwoorden.

secretariaat:	*secretaris*	*: Jan Reijnen*
Postbus 8	*telefoon*	*: 0485-451071*
5450 AA Mill	*gironummer*	*: 4231276*
www.mlvc.nl	*e-mail*	*: secretariaat@mlvc.nl*

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

nut en noodzaak van het doortrekken van de A77 van Rijkevoort naar Uden niet aangetoond konden worden. Maar in het hoofdstuk 'Conclusie en Aanbevelingen' komt deze paragraaf voor:

Citaat:
6.2 Aanbevelingen
Geadviseerd wordt de focus voor het hoofdwegennet voor de korte en middellange termijn te leggen op het versterken van de zwakke schakels qua bereikbaarheid.
Op het onderliggend regionale netwerk zou naar ons inzicht de focus vooral moeten liggen op het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. ***Daarbij is mogelijk een herprioritering van bestaande regionale oost-westverbindingen nodig****. Momenteel is sprake van vier nagenoeg identieke (in functie en vormgeving) regionale oost-westverbindingen.*
Mogelijke verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze vier afzonderlijke routes hoeft niet op een eenduidige manier plaats te vinden, ***omdat het gewenste gebruik niet hetzelfde hoeft te zijn. Het in samenhang beschouwen van het gehele wegennet in de regio is daarom essentieel****.*
Een ***integrale regionale mobiliteits- of gebiedsvisie*** *voor de middellange - en lange termijn van de regio tussen grofweg de A67, A50 en A73 zal hieraan bijdragen. De meerwaarde hiervan is dat ook economische, ruimtelijke en milieukundige aspecten worden betrokken.*
Onze aanbeveling voor de korte termijn is om de aanpak van de lokale leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten op de provinciale en gemeentelijke wegen in het (Goudappel Coffeng | adviseurs verkeer en vervoer Probleemverkenning oost-westverbinding Oost-Brabant)
38
studiegebied aandacht te geven en in nauwe samenwerking tussen de diverse wegbeheerders uit te werken. Waar en hoe groot de lokale leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten zijn in de regio Noordoost moet nog nader ***in samenhang worden onderzocht.***

Op onze vraag aan Goudappel-Coffeng wat concreet bedoeld werd met 'herprioritering van bestaande regionale oost-west verbindingen' was het antwoord: een differentiatie in functie en gebruik. Dat is precies wat de Elsendorpvariant zou inhouden.
Maar, wellicht ten overvloede: wij hebben nooit gepleit voor **realisering** van deze Elsendorpvariant. Wij, en met ons vele anderen, hebben slechts gepleit voor een onderzoek naar de haalbaarheid en het probleemoplossend vermogen van deze optie. En dat doen we hier opnieuw.

Tenslotte merken wij nog op dat zowel de N277 als de N272 voldoende restcapaciteit hebben om extra doorgaand (vracht)verkeer op te vangen.

Deze brief graag digitaal, onder vermelding van ons kenmerk, beantwoorden.

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : Jan Reijnen
telefoon : 0485-451071
gironummer : 4231276
e-mail : secretariaat@mlvc.nl

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

2. Luchtkwaliteit.

Citaat uit het Advies voor Richtlijnen voor het Milieueffectrapport

'11 Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM2,5 nog niet op genomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, indien deze regeling ten tijde van het -MER niet beschikbaar beredeneer of bereken de concentraties PM2,5 dan op basis van de dan beste beschikbare rekenmodellen.
12 Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.'

Het voorontwerpbestemmingsplan gaat helemaal voorbij aan voetnoot 12, hoewel er heel veel onderzoeksrapporten zijn die deze conclusie onderschrijven en onderbouwen. Deze rapporten zijn bij het College bekend, c.q. zouden bekend moeten zijn, want zowel de Milieuvereniging Land van Cuijk als de voormalige werkgroep N264 Haps, die namens de Dorpsraad van Haps opereerde, hebben het College hier bij herhaling op gewezen en in hun correspondentie met het College, de Gemeenteraad, de Commissie Ruimte, Bureau Kragten, enz. deze onderzoeken en rapporten als bronnen vermeld.

Aan wat in voetnoot 11 wordt gesteld is wel een heel magere invulling gegeven in het v.o. bp. Dit terwijl er al jarenlang veel wetenschappelijke rapporten zijn gepubliceerd over de schadelijke effecten van met name PM2.5. Er is zelfs meetapparatuur ontwikkeld en er zijn al metingen gehouden. Ook deze rapporten zijn veelvuldig vermeld in onze correspondentie met diverse gemeentelijke instanties, o.a. met het College. Daar is nooit inhoudelijk op gereageerd, en dit voorontwerp houdt geen rekening met die kennis en inzichten. Het lijkt erop dat gekozen is voor een strikt formele benadering. Omdat het hier over volksgezondheidsbelangen gaat vinden wij dat benedenmaats en zorgwekkend. Opmerkelijk bijkomstigheid: publicatiedatum rapport Luchtkwaliteit: juli 2013.

Ten aanzien van de schadelijke effecten van geluid, en dan met name het laagfrequent geluid dat vrachtwagens produceren, vinden wij dat dit voorontwerp onvoldoende garanties biedt voor de volksgezondheid. Ook op dit gebied zijn de laatste tien jaar talloze wetenschappelijke rapporten verschenen die wijzen op, met name, de lange termijneffecten van blootstelling aan deze vorm van geluid. Daarvan is te weinig terug te vinden in dit plan.

Citaat: *'Van de omgevingsfactoren staat verkeerslawaai, na fijn stof en verkeersongevallen, als derde gerangschikt in de lijst van grootste veroorzakers van gezondheidsproblemen.'*
Datum: 12 april 2012
Literatuurstudie naar de relatie wegverkeerslawaai versus gezondheid en leefbaarheid.
Uitgevoerd in opdracht van het programma Stiller op Weg, door Agentschap NL en CROW in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : *Jan Reijnen*
telefoon : *0485-451071*
gironummer : *4231276*
e-mail : *secretariaat@mlvc.nl*

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

3. Sluipverkeer.

Citaat uit het Advies voor Richtlijnen voor het Milieuieffectrapport, onder 'Analyse en effecten':
Besteed bij de analyses ook aandacht aan het sluipverkeer, dus doorgaand verkeer op een weg bestemd voor lokaal verkeer met name De Bengels en Lokkantseweg.
Geef aan wat de omvang is van het sluipverkeer en, indien noodzakelijk, welke maatregelen genomen kunnen worden om het sluipverkeer te beperken.

Afgaande op het verkeersrapport van Goudappel-Coffeng, opgenomen in dit plan, zal er met name aan de westkant van Haps een enorme toename van sluipverkeer gaan plaats vinden: de Wildsestraat, een deel van de Beerseweg en de Steenakkerstraat en, in veel mindere mate de Beatrixlaan. Uitgaande van de tellingen van 2010, soms een vervijf- tot verzesvoudiging. De opmerking van de verkeerskundige van Bureau Kragten op een van de vorige informatieavonden dat de wegen dit wel aan kunnen, heeft ons verontrust. Wij hebben ook toen al opgemerkt dat voor ons veeleer de vraag zich opwierp of **de bewoners** dat wel zullen aankunnen.

Hoe dan ook, wij kunnen in dit plan geen spoor ontdekken van (voorgenomen) maatregelen om de overlast te voorkomen of te beteugelen. Ook in onze gesprekken met de projectleider en de verkeerskundige van de gemeente Cuijk kregen wij de indruk dat de houding er een was van: dat zien we dan wel. Maar 'dan' is de aansluiting van de Steenakkerstraat op de St Hubertse weg (nu nog de N264) en van de St Hubertseweg op de randweg een feit. Wellicht een onomkeerbaar feit. Zeker is dat, als er dan aan die aansluitingen gesleuteld moet worden of als er compenserende maatregelen genomen moeten worden in de straten zelf, er sprake zal zijn van een forse kapitaalvernietiging en van een langere periode van overlast. Door de voorgenomen aansluitingen op St Hubertseweg en op de randweg worden de poorten voor sluipverkeer langs de westrand van het dorp wagenwijd open gezet. De hierboven beschreven bezorgdheid wordt door dit plan bevestigd: geen blijk van een visie op (een mogelijke oplossing van) deze problemen.

4. Cultuur-historische en natuurwaarden

In het Compensatieplan (009) worden wel allerlei vormen van aantasting van natuurlijke en cultuur-historische waarden beschreven, alsook compenserende maatregelen dienaangaande, maar onduidelijk blijft waarom het uit cultuur-historisch en ecologisch oogpunt belangrijke Duits Lijntje **schuin** doorsneden moet worden. Want dat leidt uiteraard tot een kwantitatief grotere aantasting.

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : Jan Reijnen
telefoon : 0485-451071
gironummer : 4231276
e-mail : secretariaat@mlvc.nl

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

Citaat uit het Advies voor Richtlijnen :

4.4 Landschap
Geef een overzicht en waardering van landschapstypen en –elementen in het studiegebied, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid.
Geef vervolgens een beschrijving van de effecten van de activiteit op de verschillende landschapstypen, de elementen en de samenhang hiertussen, zoals:
de doorsnijding van lijnvormige elementen zoals: bestaande groenelementen,** geomorfologische structuren, wegen, bebouwingslinten, **en historische lijnen;

*Maak in het MER duidelijk **in hoeverre de landschappelijke eenheid tussen Haps en het buitengebied wordt behouden**. Beschrijf wat de **eventuele gevolgen** van de randweg zijn voor het gebruik van dit gebied als recreatief uitloopgebied.*

*Beschrijf de voor de ecologische hoofdstructuur **en ecologische verbindingszones** geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Voor de EHS geldt volgens de Nota Ruimte een 'nee-tenzij' regime. Geef aan hoe het 'nee-tenzij' regime provinciaal is uitgewerkt in een toetsingskader17.*

5. Inperking onderzoeksgebied

Citaat uit het Advies voor Richtlijnen voor het Milieueffectrapport:

> *Beschrijf in hoeverre de problematiek in Haps samenhangt met verkeersgerelateerde problemen in de regio zoals knelpunten op **het hele traject van de N264 tussen de A73 en de A50, waaronder de problematiek in St. Hubert.3***
> ***Toon op basis van deze probleemanalyse het nut en de noodzaak van de randweg aan.***

In geen enkel onderliggend rapport is het hele traject van de N264 tussen de A73 en de A50 onderwerp van onderzoek geweest. Het allereerste rapport, 'Verkenning N264', subtitel: 'Tussen N277 en de Maas' (Grontmij, 6 juni 2008) doet dat al niet (maar dat was vóór het Advies voor Richtlijnen), maar alle volgende rapporten bouwen in dit opzicht voort op dit rapport, met uitzondering van het rapport van Goudappel-Coffeng uit december 2010, en uitgerekend dit rapport komt met de aanbeveling om de problemen op de N64 **in samenhang** te benaderen. Dat kan geen toeval zijn.
Een beschouwing van de problemen in St Hubert hebben wij niet aangetroffen. Wij vragen ons af hoe nut en noodzaak van de randweg in dit kader aangetoond zouden kunnen zijn.

Deze brief graag digitaal, onder vermelding van ons kenmerk, beantwoorden.

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : Jan Reijnen
telefoon : 0485-451071
gironummer : 4231276
e-mail : secretariaat@mlvc.nl

In alle rapporten is de kruising van de N264 met de N277 (ter hoogte van de vliegbasis Volkel) buiten beschouwing gelaten. Het lijkt er op dat een onderzoek naar een regionale oplossing waarbij de N277 betrokken zou zijn, i.c. een onderzoek naar de Elsendorpvariant, op voorhand is uitgesloten. In het voorontwerpbestemmingsplan ontbreekt iedere onderbouwing daarvoor, en het is dus ook niet conform het Advies voor Richtlijnen voor het Milieueffectrapport.
In dit verband hebben de werkgroep N264 Haps en de Milieuvereniging Land van Cuijk herhaaldelijk aangedrongen op een bijstelling van het besluitvormingsproces. Wij hebben gewezen op een bestaand model ("Sneller en Beter', gebaseerd op de bevindingen van de Commissie Elverding) en hebben daar op één van de door de Gemeenteraad georganiseerde thema-avonden een presentatie over gehouden, waarbij wij hebben gewezen op de beperktheden en risico's van een aanpak die 'te smal' begint en de voordelen van het zogeheten 'trechtermodel'. Wij hebben zelfs contact gelegd met de projectdirectie van 'Sneller en Beter' (toenmalig ministerie van Verkeer en Waterstaat, later Infrastructuur en Milieu), die desgevraagd aangaf alleen in actie te kunnen komen op een vraag van de kant van de provinciale of lokale overheid.
Wij betreuren het dat er met ons advies niets is gedaan.

6. Nut en noodzaak vanuit verschillende perspectieven.

a. De relatie met het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker.

In alle rapporten die aan dit plan ten grondslag liggen wordt al in de inleiding het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker (verder RBL) genoemd als een van de aanleidingen tot de aanleg van een randweg. Ook het College zelf heeft de relatie tussen bedrijventerrein en randweg overduidelijk gelegd: 'geen randweg, geen bedrijventerrein', sprak wethouder Stoffels op een van de informatieavonden. Al jaren wordt er geacquireerd voor dat bedrijventerrein, dat bestemd is voor bedrijven uit de milieucategorieën 4 en 5, en bedrijven uit categorie 3 met een ruimtebehoefte van meer dan 5000 m2. Tot nu toe is er alleen sprake van vestiging van de nieuwe brandweerkazerne, een verplaatsing binnen het dorp. Verder is er nog geen kavel daadwerkelijk verkocht. De gemeente is spaarzaam met informatie, en daar hebben wij uiteraard begrip voor. Er wordt gewerkt met lijsten met twee categorieën: serieuze belangstelling en intensieve contacten. Een vergelijking tussen de lijst van 2009 en die van medio 2011 toont aan dat de totale belangstelling (in oppervlakte) voor vestiging op Laarakker in die tijd met ruim 30 procent is teruggelopen. De economische crisis zal daar niet vreemd aan zijn.
Hoe dan ook, vanuit dat perspectief vallen in de huidige omstandigheden nut en noodzaak van de randweg niet aan te tonen.

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : Jan Reijnen
telefoon : 0485-451071
gironummer : 4231276
e-mail : secretariaat@mlvc.nl

b. De leefbaarheid van de inwoners van Haps.

Dit is in alle publicaties als een van de twee hoofdargumenten voor de realisatie van een randweg aangevoerd.
Het lijdt geen twijfel dat voor een flink aantal inwoners de leefbaarheid van hun woonsituatie er duidelijk op vooruit zal gaan door realisatie van de randweg. Dat geldt dan in de eerste plaats voor de bewoners van de Kerkstraat, de huidige N264 door de kom van Haps. En ook voor een aantal bewoners van de op de Kerkstraat uitmondende straten. Dat betreft een niet te onderschatten aantal.
Echter, door de uiteindelijke keuze van een tracé dat relatief dicht langs de zuidoost- en oostrand van de bebouwde kom loopt, gaat de leefbaarheid voor een flink aantal inwoners er ook op achteruit. Als je daar de nadelige effecten op de leefbaarheid optelt van de bewoners van de straten die te maken gaan krijgen met een zeer forse toename van het sluipverkeer, zelfs wanneer je de autonome ontwikkeling als ijkpunt neemt, dan is het nog maar de vraag hoe het leefbaarheidsplaatje er per saldo gaat uitzien. Als er al een verschil in aantal is, dan is dat heel beperkt.
In elk geval is ons duidelijk dat, vanuit het perspectief van de leefbaarheid, nut en noodzaak van de randweg niet kunnen worden aangetoond.

c, De doorstroming van het verkeer.

Bereikbaarheid is het tweede hoofdargument dat steeds naar voren is gebracht.
In en om Haps zal de doorstroming van het verkeer ongetwijfeld duidelijk verbeterd worden door realisatie van de randweg. Maar het voorontwerpbestemmingsplan rekent niet door wat die verbeterde doorstroming betekent of zou kunnen betekenen voor de situatie in St Hubert. Het is allerminst denkbeeldig dat, door het opheffen van één knelpunt, het probleem van de gebrekkige doorstroming zich verplaatst naar een ander punt op het traject. In dit geval zou dat dan St Hubert zijn, waar ook nu al problemen worden ondervonden.
Onze conclusie is dat met deze gefragmenteerde benadering nut en noodzaak niet kunnen worden aangetoond. Wij pleiten nogmaals voor een integrale benadering van de problemen op de N264, waarbij alternatieven die aanzienlijk zorgvuldiger met ruimte, natuurbelangen, leefbaarheid en gemeenschapsgelden omgaan, onderzocht moeten worden.

Namens de Milieuvereniging Land van Cuijk en de werkgroep N264 Haps,

drs. W.E.J. Braspenning
Steenakkerstraat 3
5443NK Haps
tel. 0485-351307

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

voetnoot : de Milieuvereniging Land van Cuijk heeft zich gedurende het hele proces 'randweg' met deze problematiek bezig gehouden. De werkgroep N264 Haps, opgericht in april 2006, vertegenwoordigde de Dorpsraad van Haps tot aan de definitieve tracékeuze in 2012. Daarna heeft een nieuwe werkgroep, die zich vooral richt op de uitvoeringsaspecten, het stokje overgenomen. De leden van de oude werkgroep maken overigens allen deel uit van deze nieuwe werkgroep. Er is al die tijd sprake geweest van een nauwe samenwerking tussen de 'oude' werkgroep en milieuvereniging.

Deze brief graag digitaal, onder vermelding van ons kenmerk, beantwoorden.

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : Jan Reijnen
telefoon : 0485-451071
gironummer : 4231276
e-mail : secretariaat@mlvc.nl

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

Deze brief graag digitaal, onder vermelding van ons kenmerk, beantwoorden.

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : *Jan Reijnen*
telefoon : *0485-451071*
gironummer : *4231276*
e-mail : *secretariaat@mlvc.nl*

MLvC
Milieuvereniging Land van Cuijk

- al vanaf 1980 bezig voor een beter milieu -

Aan: College van B&W van de gemeente
Cuijk

Ons kenmerk : JR1306
Uw kenmerk :
Trefwoord : Machtiging
Onderwerp : Machtiging

Mill: 23 augustus 2013

MACHTIGING

Ondergetekenden, handelende respectievelijk als secretaris en als ~~interim~~-voorzitter van de Milieuvereniging Land van Cuijk, en als zodanig deze vereniging volgens de statuten rechtsgeldig vertegenwoordigend,
verklaren bij deze opdracht en volmacht te hebben gegeven aan

Wygard Braspenning, Steenakkerstraat 3, 5443NK Haps

om namens de Milieuvereniging Land van Cuijk schriftelijk en mondeling procedures te voeren met betrekking tot:

het voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

en verder alle bestuursrechtelijke procedures en om verder een en ander in verband hiermee te doen.

Hoogachtend

J. Reijnen secretaris

D. Schaap voorzitter

Deze brief graag digitaal, onder vermelding van ons kenmerk, beantwoorden.

secretariaat:
Postbus 8
5450 AA Mill
www.mlvc.nl

secretaris : Jan Reijnen
telefoon : 0485-451071
gironummer : 4231276
e-mail : secretariaat@mlvc.nl

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

betreft: inspraakreactie/ zienswijze voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

Geacht College,

Ondergetekenden, bewoners van de Beerseweg/ Wildsestraat/ Steenakkerstraat/ Beatrixlaan in Haps willen het volgende onder uw aandacht brengen.
Uit het v.o.bp (rapport 017, Verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng) blijkt dat het sluipverkeer op bovengenoemde straten na realisering van de randweg fors tot zeer fors gaat toenemen. Toch worden in het bestemmingsplan nergens maatregelen gepland om dit te beteugelen en binnen aanvaardbare proporties te houden. Dat voldoet ook niet aan het 'Advies voor Richtlijnen voor de Milieueffectrapportage' van oktober 2010. (zie 3.2 Alternatieven, subtitel Analyse en effecten).
Zo zijn wij **bijvoorbeeld** bang dat de wijze waarop de Steenakkerstraat aangesloten gaat worden op de St Hubertseweg en laatstgenoemde weg op de nieuwe randweg de poorten voor sluipverkeer aan de westkant van Haps wagenwijd open zet.
Wij vragen u dan ook om in het kader van dit bestemmingplan te kiezen voor een integrale benadering door nu alvast en in samenhang met de rest van het plan maatregelen te plannen (en te budgetteren) om de overlast door sluipverkeer tot een minimum te beperken. En om deze maatregelen, **waaronder** bovengenoemde aansluiting, op te nemen in het ontwerpbestemmingplan, op zodanige wijze dat de leefbaarheid voor de bewoners van deze straten gewaarborgd wordt.

Ook hier geldt de gouden regel: (goed) besturen is vooruitzien. Dat principe krijgt gestalte in een integrale visie op knelpunten, problemen en mogelijke oplossingen, c.q. oplossingswegen. Een bestemmingsplan is bij uitstek het medium om die visie vast te leggen.

Op dit punt tekenen wij dan ook bezwaar aan tegen dit voorontwerpbestemmingsplan, omdat het de leefbaarheid van onze woonsituatie drastisch dreigt aan te tasten.

Haps, 27 augustus 2013

naam: Hubert van Horen
adres: St. Hubertsweg 26 (hoek Steenakkerstraat).
handtekening:

GEMEENTE CUIJK
Nr: Sec/Afd:
Ingek. d.d. - 2 SEP 2013
Kopie aan:

GEMEENTE CUIJK
/ 2 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5255
CLUSTER RO

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

betreft: inspraakreactie/ zienswijze voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

Geacht College,

Ondergetekenden, bewoners van de Beerseweg/ Wildsestraat/ Steenakkerstraat/ Beatrixlaan in Haps willen het volgende onder uw aandacht brengen.
Uit het v.o.bp (rapport 017, Verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng) blijkt dat het sluipverkeer op bovengenoemde straten na realisering van de randweg fors tot zeer fors gaat toenemen. Toch worden in het bestemmingsplan nergens maatregelen gepland om dit te beteugelen en binnen aanvaardbare proporties te houden. Dat voldoet ook niet aan het 'Advies voor Richtlijnen voor het Milieueffectrapport' van oktober 2010. (zie 3.2 Alternatieven, subtitel Analyse en effecten).
Zo zijn wij **bijvoorbeeld** bang dat de wijze waarop de Steenakkerstraat aangesloten gaat worden op de St Hubertseweg en laatstgenoemde weg op de nieuwe randweg de poorten voor sluipverkeer aan de westkant van Haps wagenwijd open zet.
Wij vragen u dan ook om in het kader van dit bestemmingplan te kiezen voor een integrale benadering door nu alvast en in samenhang met de rest van het plan maatregelen te plannen (en te budgetteren) om de overlast door sluipverkeer tot een minimum te beperken. En om deze maatregelen, **waaronder** bovengenoemde aansluiting, op te nemen in het ontwerpbestemmingplan, op zodanige wijze dat de leefbaarheid voor de bewoners van deze straten gewaarborgd wordt.

Ook hier geldt de gouden regel: (goed) besturen is vooruitzien. Dat principe krijgt gestalte in een integrale visie op knelpunten, problemen en mogelijke oplossingen, c.q. oplossingswegen. Een bestemmingsplan is bij uitstek het medium om die visie vast te leggen.

Op dit punt tekenen wij dan ook bezwaar aan tegen dit voorontwerpbestemmingsplan, omdat het de leefbaarheid van onze woonsituatie drastisch dreigt aan te tasten.

Haps, 27 augustus 2013

naam: Rita Keymeulen en Wygard Braspenning
adres: Steenakkerstraat 3

handtekening:

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

betreft: inspraakreactie/ zienswijze voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

Geacht College,

Ondergetekenden, bewoners van de Beerseweg/ Wildsestraat/ Steenakkerstraat/ Beatrixlaan in Haps willen het volgende onder uw aandacht brengen.
Uit het v.o.bp (rapport 017, Verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng) blijkt dat het sluipverkeer op bovengenoemde straten na realisering van de randweg fors tot zeer fors gaat toenemen. Toch worden in het bestemmingsplan nergens maatregelen gepland om dit te beteugelen en binnen aanvaardbare proporties te houden. Dat voldoet ook niet aan het 'Advies voor Richtlijnen voor de Milieueffectrapportage' van oktober 2010. (zie 3.2 Alternatieven, subtitel Analyse en effecten).
Zo zijn wij **bijvoorbeeld** bang dat de wijze waarop de Steenakkerstraat aangesloten gaat worden op de St Hubertseweg en laatstgenoemde weg op de nieuwe randweg de poorten voor sluipverkeer aan de westkant van Haps wagenwijd open zet.
Wij vragen u dan ook om in het kader van dit bestemmingplan te kiezen voor een integrale benadering door nu alvast en in samenhang met de rest van het plan maatregelen te plannen (en te budgetteren) om de overlast door sluipverkeer tot een minimum te beperken. En om deze maatregelen, **waaronder** bovengenoemde aansluiting, op te nemen in het ontwerpbestemmingplan, op zodanige wijze dat de leefbaarheid voor de bewoners van deze straten gewaarborgd wordt.

Ook hier geldt de gouden regel: (goed) besturen is vooruitzien. Dat principe krijgt gestalte in een integrale visie op knelpunten, problemen en mogelijke oplossingen, c.q. oplossingswegen. Een bestemmingsplan is bij uitstek het medium om die visie vast te leggen.

Op dit punt tekenen wij dan ook bezwaar aan tegen dit voorontwerpbestemmingsplan, omdat het de leefbaarheid van onze woonsituatie drastisch dreigt aan te tasten.

Haps, 27 augustus 2013

naam: P. v. Hooren - Schel (Hoek Steenakkerstr.!)
adres: St. Hubertsweg 26

handtekening:

GEMEENTE CUIJK
Nr: Sec/Afd:
Ingek. d.d. - 2 SEP 2013
Kopie aan:

GEMEENTE CUIJK
12 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5268
CLUSTER RO

Haps 5-9-2013

Geacht college van B.en W.
Bij deze wil ik reageren op het plan
van de rondweg Haps.
Zoals U weet komt deze vlak langs
mijn huis (Wanroyseweg 1A)
Daardoor zullen wij veel last ondervinden van
o.a Zeer veel fijnstof (waardoor last van luchtwegen)
Geluid tientallen meer decibellen als voorheen
licht inval door koplampen.
grote waardevermindering van woonhuis
dus het genot van wonen in 't buitengebied
is totaal verdwenen.
erger nog, het wordt een ergenis om
op die locatie te wonen.
altijd omrijden als wij naar Haps willen
Zoals U zult begrijpen zijn wij niet
content met de aanleg van deze weg.
zodat wij ook bezwaar maken tegen
de aanleg van deze weg.

Hoogachtend

G A J M Thoonen-Barten
Wanroyseweg 1A
5443 NE Haps.

Hoogachtend

J. Thoonen
Wanroyseweg 1A
5443 NE Haps

GEMEENTE CUIJK
05 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5329
CLUSTER RO

Kantoor 's-Hertogenbosch / Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam
Bezoekadres: Onderwijsboulevard 206-224, 's-Hertogenbosch Telefoon via Amsterdam

SPOED, AANTEKENEN

Gemeente Cuijk.
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 10001
5430 DA CUIJK

GEMEENTE CUIJK
05 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5330
CLUSTER RO
Kopie griffier.

Bij antwoord vermelden:	Behandeld door:	Datum:
CHK.3.10.52342	MvK	4 september 2013
De heer en mevrouw Bens	**Telefoon:** 020-6518888	**Fax:** 020-6513852
	e-mail: mmh.van.kuijk@das.nl	

Betreft: inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplan Randweg Haps

Grootedelachtbaar college,

1. Tot mij hebben zich gewend de heer en mevrouw Bens, wonende te Haps (5443 AS) aan de Kruisstraat 2 aldaar, verder te noemen cliënten, met het verzoek hen bij te staan als gemachtigde met betrekking tot het hierna volgende.

2. Thans ligt in voorontwerp ter inzage bij uw gemeente het bestemmingsplan Randweg Haps. Dit bestemmingsplan ziet in de aanleg van een Randweg aan de zuidzijde van de kern van Haps. De randweg komt derhalve ten noorden van de woning van cliënten te liggen op een afstand van circa 15 meter. Daarnaast wordt de weg waar cliënten aan wonen opgewaardeerd tot ventweg.

Zienswijzen van cliënten

3. Cliënten wonen thans in het rustige en rustieke buitengebied van Haps. Op de huidige Kruisstraat komt nauwelijks verkeer. Een groot deel van de Kruisstraat is thans ingericht als onverharde weg. Dit blijkt ook uit afbeelding 5 op pagina 7 van de toelichting op het bestemmingsplan.

Onevenredige belangen aantasting

4. De komst van de randweg en ventweg hebben tot gevolg dat cliënt geconfronteerd gaan worden met een enorm toename van het verkeer en het ontstaan van de daarbij behorende

geluidsoverlast. Cliënten stellen zich op het standpunt dat er met de wijziging van het bestemmingsplan sprake is van een onevenredige belangenaantasting aan hun zijde. Thans wonen cliënten zeer landelijk en rustiek, zij wonen in een gedeelte van de gemeente waar nauwelijks tot geen verkeer komt en op basis van dit bestemmingsplan worden zij straks geconfronteerd met een zeer drukke rondweg, een zeer drukke ventweg, een zeer hoge (want de hoogst wettelijk toegestane geluidsbelasting.) geluidsbelasting en een het ontstaan van lichthinder.

Geluidsoverlast

5. Met betrekking tot de geluidsoverlast het volgende. Thans wonen cliënten in het rustigste gedeelte van de gemeente Cuijk. In de directe omgeving van de woning van cliënt is er sprake van nauwelijks verkeer en daarmee nauwelijks geluid of geluidshinder.

   Op basis van het bestemmingsplan worden cliënten geconfronteerd met de rondweg op circa 15 meter van de woning en de bijbehorende ventweg, die beide grote verkeersstromen zullen verwerken. Hierdoor worden cliënten geconfronteerd met de meest maximaal mogelijke geluidshinder.

   Ten aanzien de woning van cliënten is de geluidshinder berekend op grond van de ventweg (de parallelweg) en de rondweg zelf. In beide gevallen wordt voldaan aan de wettelijke normen (althans zo is berekend). Dit laat evenwel onverlet dat niet is gekeken naar de cumulatie van het geluid afkomstig van de ventweg en de rondweg samen. Het bestemmingsplan ziet op een gezamenlijke aanleg van de rondweg en de ventweg, dit omdat er een ventweg moet komen om onder andere het perceel van cliënten te ontsluiten, daarom moet ook de cumulatieve geluidsbelasting worden berekend, dus het geluid dat van beide wegen afkomstig is. Deze wegen worden immers ook gelijktijdig gebruikt door het verkeer en zorgen dus gelijktijdig voor geluidsdruk op de woning van cliënten.

Lichthinder

6. Naast geluidshinder is er bij cliënten ook sprake van lichthinder. Cliënten wonen namelijk net voorbij de bocht die de rondweg maakt komende vanaf Haps. Dit betekent dat het verkeer komende vanaf Haps met de verlichting recht op de woning van cliënten schijnt. Dat zorgt voor lichthinder op het perceel en in de woning van cliënten.

   Dit wordt nog verergerd door de verhoogde aanleg van de rondweg. Zie hiertoe ook het volgende punt.

   Daarnaast zullen cliënten lichthinder hebben van de lantaarnpalen die geplaatst zullen worden langs de ventweg en de rondweg.

   Cliënten eisen dat er zodanig maatregelen en voorzieningen worden opgenomen in de voorschriften van het bestemmingsplan, dat de lichthinder van zowel het verkeer als de lantaarnpalen op hun perceel tot een minimum wordt beperkt.

Verhoogde aanleg

7. De rondweg komt ter hoogte van de woning van cliënten 80 centimeter hoger te liggen dan het maaiveld. Deze verhoogde ligging zorgt voor extra overlast in de vorm van extra geluidsoverlast en lichthinder.

   Cliënten pleiten voor een verdiepte aanleg van de rondweg omdat daarmee de ergste hinder en overlast voor cliënten wordt beperkt.

Waardevermindering van de woning

8. De aanleg van de rondweg op dermate korte afstand van de woning van cliënten heeft als gevolg dat de woning van cliënten minder waard wordt. Deze waardedaling wordt maar ten dele gecompenseerd door de mogelijkheid tot het aanvragen van planschade.

   Cliënten stellen zich op het standpunt dat uw college een aanvullende vergoeding dient te verstrekken aan cliënten aangezien de komst van de rondweg zulke grote gevolgen heeft voor de leefbaarheid van cliënten. Uw college zou op zijn minst het maatschappelijk eigen risico ook dienen te vergoeden.

Alternatief 4 dient als voorkeursvariant benoemd te worden

9. Op basis van de tracékeuzenotitie behorende bij het Milieueffectrapport van de randweg dient alternatief 4 als voorkeursvariant benoemd te worden.

   Deze variant kent een aantal grote voordelen ten opzichte van de thans gekozen voorkeursvariant (zijnde alternatief 2). Er hoeven minder grondeigenaren te worden benaderd, er is ook een sterke afname van het aantal akoestisch gehinderden en de luchtkwaliteit verbeterd sterk. Mogelijke zwakke punten van dit alternatief komen cliënt erg gezocht voor.

Conclusie

10. Concluderen kan gesteld worden dat de belangen van cliënten op onevenredige wijzen worden aangetast, dat het voorontwerpbestemmingsplan daarom in strijd is met de goede ruimtelijke ordening en niet vastgesteld mag worden. Voorts zijn er alternatieve die minder bezwarend zijn en waarmee toch hetzelfde bereikt kan worden.

Verzoek

11. Cliënten verzoeken uw gemeentebestuur om het bestemmingsplan niet in ontwerp vast te stellen, dan wel overeenkomstig hun zienswijzen.

Aankoop woning

12. Indien uw college het bestemmingsplan ongewijzigd in procedure brengt verzoeken cliënten uw college de woning van cliënten aan te kopen, aangezien de komst van de rondweg de leefbaarheid in en rond de woning van cliënten volledig aantast. Cliënten staan open voor de onderhandelingen daartoe.

Met vriendelijke groet,

DAS

Dhr. mr. M.M.H. van Kuijk

achmea rechtsbijstand

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

Telefoon (088) 462 37 00
Fax (088) 462 27 99
www.achmearechtsbijstand.nl

AANTEKENEN R205917150
Burgemeester en wethouders van de gemeente Cuijk
Postbus 10001
5430 DA CUIJK

Datum	*Ons kenmerk*	*Behandeld door*
5 september 2013	**R205917150**	Mw. mr. A.M.L. Josten
Onderwerp	*Uw kenmerk*	Telefoon (088) 462 37 00
Inspraak voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps		Fax (088) 462 27 99
		klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
		maandag, dinsdag, donderdag,vrijdag

Geachte heer, mevrouw,

U heeft het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps, samen met het plan-MER ter inzage gelegd. Familie A.J.P. Hendriks, Lokkantseweg 2b, 5443 PE in Haps is het hier niet mee eens. Hun inspraakreactie licht ik toe in deze brief.

Feitelijke situatie
Cliënten wonen aan de Lokkantseweg 2b. Dit voorontwerpplan voorziet in de aanleg van een randweg met rotonde op heel korte afstand van hun woning. Nu ligt de woning heel rustig in het open buitengebied met mooie natuur. Dat willen cliënten graag zo houden.

Aantasting woongenot
Op de eerste plaats leidt het plan tot een ernstige aantasting van het woongenot van cliënten. Zij wonen nu heel rustig in het buitengebied. Door de randweg, die vóór en terzijde van hun woning is gepland, ontstaat een wezenlijke verandering van de directe omgeving van de woning van cliënten, zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde. Het realiseren van een randweg heeft voor hen alleen maar nadelige gevolgen. Ik licht dit hierna toe.

Geluidsoverlast
Gezien de geringe afstand van de randweg tot de woning van de cliënten vrezen zij veel geluidsoverlast. Het nieuwe plan leidt immers tot een forse toename van het aantal verkeersbewegingen nabij de woning van cliënten, zowel op de nieuwe randweg als via de aanvoerroute. Uit het akoestisch rapport van 18 juli 2013 blijkt dat de woning van cliënten niet in de beoordeling is betrokken. Dat bevreemdt ons, omdat de naast hun woning gelegen woning Lokkantseweg 2 wel is meegenomen, waarbij een forse overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door de aanleg van de randweg zelf met maar liefst 6dB is berekend (tabel 4.2). De kans is groot dat

ook de voorkeursgrenswaarde bij de woning van cliënten wordt overschreden. Men had dit moeten onderzoeken. Dat geldt ook voor de beoordeling van de geluidbelasting door de aansluiting van de Lokkantseweg op de Randweg. De gevolgen voor hun woning zijn niet onderzocht (tabel 4.4 op pagina 12). Dit geldt overigens ook voor de woning Lokkantseweg 2. Overigens zijn de tabellen niet goed genummerd en komt er na tabel 4.5 opnieuw tabel 4.4 en daarna weer tabel 4.5. Beide woningen komen ook niet meer voor in tabel 4.13 op pagina 18. Er is dus ook niet onderzocht of het nodig is voor deze woningen een geluidscherm te plaatsen. Het onderzoek is dus niet voldoende zorgvuldig geweest en verdient aanvulling. Cliënten vragen uitdrukkelijk om de geluidsoverlast zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde te berekenen, nu de weg vóór de woning langs komt en schuin achter de woning een vervolg heeft.

Uitzicht
Cliënten dreigen door het bouwplan hun vrije uitzicht te verliezen. Nu hebben cliënten een ruim uitzicht over het open landelijke gebied. Na voltooiing van de plannen kijken cliënten vanuit hun woning en tuin in verschillende richtingen uit op een weg met geluidswerende en andere noodzakelijke voorzieningen, zoals lichtmasten, en op het verkeer op die weg. Ook de bomenrijen langs de bestaande wegen moeten wijken bij de aanleg van de randweg en rotonde. Dit tast het bestaande uitzicht en de kwaliteit van de woonomgeving in ernstige mate aan.

Veiligheid
Cliënten vrezen ook voor de veiligheid van hun kinderen als zij naar school fietsen. Een rotonde met afslaand (vracht)verkeer is een onveilige situatie voor fietsers. In ieder geval zorgt de toename van verkeer voor minder veiligheid. Mocht het plan doorgang vinden, willen cliënten graag dat een fietstunneltje of andere geschikte voorziening wordt gerealiseerd. Hiermee is in het plan nu nog geen rekening gehouden, althans het is onduidelijk hoe u hieraan tegemoet denkt te komen.

Waardevermindering woning
Cliënten vrezen dat hun woning in waarde daalt na realisering van deze weg. Er is immers sprake van een flinke afname van het woongenot, vooral door de toename van geluidhinder en de verandering van het uitzicht. Cliënten zijn dan ook van plan te zijner tijd een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente.

Noodzaak aanleg weg
Verder bestrijden cliënten de noodzaak voor de aanleg van deze randweg. De ontwikkeling van het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker was de aanleiding om een randweg te willen realiseren. Percelen staan tot nu toe nog steeds te koop. De markt voor bedrijfsterreinen is niet goed op dit moment. Als het bedrijventerrein niet wordt gerealiseerd, althans niet in het tempo wat oorspronkelijk was voorzien,

vervalt ook de noodzaak om deze weg te realiseren. Een nieuwe randweg doorkruist bestaande structuren en percelen, neemt veel ruimte in beslag en heeft een enorme impact op de omgeving. De noodzaak tot de aanleg van een nieuwe weg moet daarom goed worden afgewogen tegen de bestaande situatie. Nu de noodzaak ontbreekt, ligt het voor de hand de bestaande situatie te handhaven. Gegeven de omstandigheden is dit plan – op dit moment - in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Financiële haalbaarheid

Door de gemeente is onvoldoende onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. De kosten zouden voor rekening van de gemeente en de provincie komen. Een realisatieovereenkomst is nog niet gesloten volgens de toelichting van het plan. De gronden zijn nog niet verworven door de provincie. Inzicht in deze kosten is er dus nog niet. Daarbij komt dat de provincie op dit moment onvoldoende middelen heeft om gronden aan te kopen. Het heeft dan ook geen zin dit plan verder in procedure te brengen. Het is in elk geval niet onderzocht. De zorgvuldigheid vereist dergelijk onderzoek wel. Dat geldt ook voor het onderzoek naar de omvang van en aantallen planschadeclaims door de aanleg van de randweg.

Verzoek

Namens cliënten vraag ik u het voorontwerpbestemmingsplan niet in procedure te brengen.

Vragen?

Hebt u nog vragen of wilt u ons verder informeren? Neemt u dan gerust contact op met mij via onze klantenservice. Zij zijn te bereiken op (088) 462 37 00. U kunt ook een e-mail sturen naar klantenservice@achmearechtsbijstand.nl of faxen naar (088) 462 27 99. Denkt u eraan om in dat geval ons referentienummer R205917150 te vermelden?

Met vriendelijke groet,

Mw. mr. A.M.L. Josten

GEMEENTE CUIJK
09 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5355
CLUSTER RO

ARAG
Goed voor elkaar

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA Cuijk

Tevens per fax: 0485-317 774

Ons kenmerk 2012020577-01/ mhoo
Uw kenmerk
Behandeld door dhr. mr. M. van Hoorne

Doorkiesnummer (0475) 473 713
Faxnummer (0475) 473 740
E-mail M.van.Hoorne@arag.nl

Onderwerp: Inspraakreactie

Roermond, 6 september 2013

Geacht college,

Hierbij dien ik namens cliënt, de heer J. Klaassen, woonachtig te (5443 PE) Haps, aan de Lokkantseweg 3a, een inspraakreactie in tegen het voorontwerp-bestemmingsplan en planmer "Buitengebied 2010, randweg Haps" (hierna tesamen te noemen: het voorontwerp-plan), welk ter inzage ligt van 31 juli j.l. tot en met 10 september a.s.

In het onderhavige voorontwerp-plan wordt de realisering van een nieuwe randweg aan de zuidoost-zijde van het dorp Haps planologisch mogelijk gemaakt. De woning van cliënt is gelegen op circa 150 meter afstand van deze voorziene randweg.

Cliënt kan zich niet verenigen met bovengenoemd voorontwerp-bestemmingplan en planmer en merkt hiertoe op als volgt.

Algemeen

Het huidige landschap waarbinnen de nieuwe randweg is voorzien wordt gekaraktiseerd door een open, agrarisch landschap. Momenteel hebben de gronden gelegen in het plangebied –zeker ter plaatse van de woning van cliënt- voornamelijk een agrarische bestemming.

Cliënt heeft in 2008 zijn woning gekocht vanwege bovengenoemde rustige ligging. De rust, het vrije uitzicht alsmede de gezonde luchtkwaliteit ter plaatse waren voor cliënt belangrijke redenen om tot de aankoop van

Goed voor elkaar

zijn woning over te gaan. Na realisering van de onderhavige randweg op zulk korte afstand van zijn woning zal voorgaande rustige ligging definitief ten einde zijn. Naast de overlast die deze randweg voor cliënt oplevert, leidt dit ook tot een flinke waardedaling van zijn woning.

Inhoudelijke bezwaren

Alternatieven

In de eerste plaats verwijst cliënt naar de Ladder van Verdaas, welk een veelgebruikte methodiek is om oplossingsrichtingen voor mobiliteitsproblemen in kaart te brengen. Hierbij wordt op een getrapte wijze naar oplossingsrichtingen gekeken. De gedachte hierbij is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals aanleg van nieuwe infrastructuur) te overwegen. De realisatie van nieuwe infrastructuur moet pas worden overwogen als beleidsmaatregelen om verkeers- en mobiliteitsgedrag te beïnvloeden en/of het beter benutten van bestaande infrastructuur (eventueel met kleine aanpassingen) geen afdoende oplossing bieden.

De Ladder van Verdaas onderscheidt de volgende zeven maatregelen:
1. ruimtelijke ordeningsmaatregelen;
2. prijsbeleid;
3. mobiliteitsmanagement en fietsbeleid;
4. optimalisatie (bestaand) openbaar vervoer;
5. benutting bestaande infrastructuur;
6. verbreden van bestaande infrastructuur;
7. aanleg van nieuwe infrastructuur.

In casu is gekozen voor de meest ingrijpende maatregel, te weten aanleg van nieuwe infrastructuur. Cliënt is van mening dat onvoldoende is gekeken naar minder ingrijpende maatregelen. Onderstaand meer hierover.

Milieueffectrapport Randweg te Haps.

In de door bureau Kragten opgestelde tracékeuzenotitie MER Randweg Haps zijn de (milieu-)effecten van een vijftal tracéalternatieven op de omgeving onderzocht. In het kader van de gewenste toekomstbestendige oplossing voor het mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk ten aanzien van de N264 in de kern Haps is in deze tracékeuzenotitie alternatief 2 als voorkeursalternatief aangemerkt. Cliënt kan zich niet verenigen met genoemde tracékeuzenotitie en voert hiertoe aan als volgt.

Goed voor elkaar

Nut en noodzaak

Achtergrond van het onderhavige voorontwerp-plan, alsmede de hierbij behorende tracékeuzenotitie, is dat de huidige N264 momenteel reeds een aantal problemen veroorzaakt in de dorpskern van Haps, welke problemen alleen maar zullen verergeren als gevolg van een verdere groei van het –met name zware- verkeer, alsmede de op stapel staande ontwikkeling van het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker.

Uit een onderzoek van Grontmij uit 2008 blijkt dat voor het jaar 2008 sprake is van een etmaalintensiteit van 9.733 motorvoertuigen binnen de bebouwde kom van Haps, waarbij geprognosticeerd is dat dit toeneemt tot circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020. Tevens is er een onderzoek uit 2011 van Goudappel Coffeng waaruit zou blijken dat in 2025 per etmaal 14.300 motorvoertuigen te verwachten zijn.

Uit bovengenoemde onderzoeken blijkt tot 2020 aldus een groei van 13%, en in de periode 2020-2025 een groei van 30%. Laatstgenoemde groei over vijf jaren (2020-2025) van 30% wijkt wel erg sterk af van de groei zoals geprognosticeerd tot 2020, waarbij –zeker daar verder in de toekomst gelegen- vraagtekens gesteld kunnen worden over deze veronderstelde groei van 30%.

Uitgaande van een groei van 13% is cliënt van mening dat, verwijzende naar bovengenoemde Ladder van Verdaas, de keuze van de aanleg van een nieuwe weg niet kan worden volgehouden. Immers, zoals ook opgemerkt wordt in paragraag 2.1 van de tracékeuzenotitie passen de huidige verkeersbewegingen binnen de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg, dit geldt ook bij een toename hiervan van 13%. Dat desondanks een leefbaarheidsprobleem zou worden ervaren rechtvaardigt geenszins de aanleg van nieuwe infrastructuur. Het ligt veel meer voor de hand te onderzoeken hoe bijvoorbeeld via –een combinatie van- optimalisatie van het openbaar vervoer, betere benutting bestaande infrastructuur, alsmede het verbreden van bestaande infrastructuur (de maatregelen 4, 5 en 6 uit de Ladder van Verdaas) dit op te lossen is. In het onderhavige voorontwerp-plan is dit niet dan wel onvoldoende onderzocht.

Wat betreft het door de gemeente veronderstelde probleem met de leefbaarheid in de kern van Haps wordt tevens opgemerkt dat dit probleem nooit gekwantificeerd is. Het komt cliënt voor dat dit begrip 'leefbaarheid' momenteel enkel wordt gebaseerd op de waarneming van een zeer selecte groep bewoners van dit dorp. De beschikbare getallen objectief in ogenschouw nemende kan geconcludeerd worden dat op basis van geregistreerde ongevallen en mate van luchtverontreiniging een nieuw tracé niet gerechtvaardigd kan worden. Een cijfermatige aanleiding voor dit bestemmingsplan ontbreekt aldus. Het enige cijfer dat wellicht het plan zou kunnen rechtvaardigen is bovengenoemde geprognotiseerde groei van het verkeer. In aanvulling wat hierover reeds is aangehaald wordt opgemerkt dat deze prognoses zijn bepaald in 2008, waarbij er toentertijd vanuit werd gegaan dat het bedrijventerrein Laarakker (RBL) volledig ontwikkeld zou worden. Of dit daadwerkelijk gaat gebeuren staat echter in het geheel nog niet vast. Immers, voor het zuidelijke gedeelte van het RBL is de bestemmingsplanprocedure nog lopende. Daarnaast heeft de Provincie Noord-Brabant recentelijk de behoefte aan industriegrond voor deze regio onderzocht waaruit blijkt dat de vraag zeer sterk gedaald is (**bijlage 1**). Hieruit voortvloeiend kan dan ook worden gesteld dat de geprognotiseerde groei van het aantal motorvoertuigen op de N264 zoals in 2008 is opgesteld niet meer actueel is. Het ten grondslag

Goed voor elkaar

leggen van deze geprognotiseerde cijfers aan het onderhavige voorontwerpplan kan dan ook niet worden gevolgd.

Tevens merkt cliënt op dat de leefbaarheid van een dorp niet alleen maar bestaat uit de doorstroming van verkeer. Ook zeer belangrijk zijn alle aanwezige voorzieningen in het dorp zoals horeca, bakkerij, kapper en andere diverse ondernemingen. Veel van deze ondernemingen putten een aanzienlijk deel van hun inkomsten uit het passerende verkeer. Indien deze bron van inkomsten wegvalt als gevolg van de aanleg van de voorgenomen Randweg zullen veel van deze ondernemingen gedwongen zijn te stoppen met hun bedrijf. Hiermee verdwijnen dan ook veel voorzieningen voor de bewoners van dit dorp. Hiermee is niet dan wel onvoldoende rekening gehouden bij het opstellen van het voorontwerppplan.

Alternatieven

Primair is cliënt van mening dat het alternatief Nulplus, waarbij een opwaardering plaatsvindt van de bestaande N264, de beste oplossing is voor het gestelde mobiliteits- en leefbaarheidsprobleem. Zeker bezien vanuit genoemde Ladder van Verdaas verdient het opwaarderen van deze bestaande weg volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig de voorkeur. In de tracékeuzenotitie wordt over dit Nulplus-alternatief opgemerkt dat dit kan leiden tot een *incidentele* verstoring van de doorstroming. Tevens wordt opgemerkt dat ook ingeval van het Nulplus-alternatief de toename van het aantal en de ernst van potentiële conflicten naar verwachting beheersbaar blijft. Het komt cliënt voor dat voorstaande zich niet verhoudt tot de voorliggende keuze voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur met negatieve impact op –in ieder geval- natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Secundair is cliënt van mening dat zeker alternatief 3 een betere oplossing is dan het onderliggende voorkeursalternatief 2. Het tracé van alternatief 3 gaat immers voor een veel groter gedeelte over bestaande weg dan het gekozen voorkeursalternatief 2. Zeker daar de aanleg van nieuwe infrastructuur pas als ultimum remedium moet worden toegepast, spreekt het ook voor zich dat mocht hiervan al sprake dit zoveel mogelijk beperkt dienen te worden. Tevens, in de tracékeuzenotitie staat vermeld dat in alternatief 3, nog sterker dan in alternatief 1 en 2, de doorstromingsproblemen in de kern worden opgelost. Bovendien wordt opgemerkt dat alternatief 3 de meeste winst in reistijd oplevert. Verwijzende naar bovenstaande, met inachtneming van bovengenoemde Ladder van Verdaas als gevolg waarvan aanleg van nieuwe infrastructuur pas de laatste optie is, dient alternatief 3 te prefereren boven alternatief 2.

Tenslotte merkt cliënt op dat bij het bekijken van de mogelijkheden om de huidige infrastructuur op te waarderen dan wel anders te gebruik, de mogelijkheid van het afwikkelen van zwaar verkeer via de A73-A326-A50 nooit is onderzocht. Voornoemde route wordt momenteel al veel gebruikt door vrachtverkeer als oost-west verbinding in verband met een vlotte doorstroming. Het stimuleren van deze –alternatieve- route voor zwaar verkeer kan al een groot deel van het vrachtverkeer uit de kom van Haps voorkomen. Hierdoor kan de aanleg van nieuwe infrastructuur worden voorkomen.

Goed voor elkaar

Toename verkeer Lokkantseweg

Door het aanleggen van de voorziene Randweg, met een ontsluitende rotonde op de Lokkantseweg, ontstaat een zeer aantrekkelijke route voor het verkeer binnendoor vanaf de N264 naar het nieuwe industrieterrein en het ziekenhuis in Beugen. Voorstaande houdt in dat de weg waaraan de woning van cliënt is gelegen een grote toename aan verkeersbewegingen –met bijbehorende overlast- gaat krijgen. Naast deze overlast die deze extra motorvoertuigen met zich mee brengen is het ook nog zeer gevaarlijk voor de vele fietsers die dagelijks gebruik maken van deze route. Dit aspect is zeer summier beschreven in –de toelichting behorend bij- het onderhavige voorontwerpplan; een oplossing om deze overlast voor cliënt tegen te gaan dan wel te verminderen ontbreekt echter.

Aan cliënt is in eerdere bijeenkomsten door zowel gemeente als bureau Kragten aangegeven dat hiervoor een oplossing zou worden voorzien, wellicht door het afsluiten van de Lokkantseweg met een landbouwsluis. In het onderhavige voorontwerpplan staat over deze verkeersmaatregel niets opgenomen.

Wegprofiel

In een voorstadium is door de gemeente meermaals gesproken over een verdiepte aanleg van de Randweg voor het deel tussen de Lokkantseweg en het dorp. Dit verdiepte aanleggen had als doel de weg deels aan het zicht te onttrekken, alsmede zou hierdoor de overlast voor aanwonenden worden beperkt. In **bijlage 2** treft u hiervan een visueel voorbeeld aan.

In het voorontwerp is van voorstaande niets terug te vinden. Cliënt verzoekt hierbij dan ook genoemde verdiepte aanleg nogmaals in overweging te nemen.

Flora en fauna

In –de toelichting behorend bij- het onderhavige voorontwerpplan wordt opgemerkt dat "de aanleg van de randweg Haps zal leiden tot negatieve effecten op verschillende voorkomende soorten. *Deels* kunnen deze effecten worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen".

Ook wordt opgemerkt dat pas voorafgaand aan de feitelijke werkzaamheden gecontroleerd gaat worden of binnen het plangebied beschermde plantensoorten aanwezig zijn. Bovendien wordt opgemerkt dat, ondanks dat het plangebied wordt aangemerkt als geschikt foerageer- en leefgebied voor vleermuizen, de effecten van de nieuwe randweg op deze vleermuizen *naar verwachting* beperkt zullen zijn.

Het spreekt voor zich dat in het kader van de uitvoerbaarheid van het onderhavige voorontwerp-plan met bovenstaande niet kan worden volstaan. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de randweg leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. De gemeente heeft onvoldoende geïnventariseerd welke dier- en plantensoorten in het

Goed voor elkaar

betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de randweg de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast.

Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de gemeente van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.

In het onderhavige voorontwerpplan is een nieuwe looproute voor de das voorzien. Dit is ook noodzakelijk gezien de das nu met regelmaat door het veld van noord naar zuid -en andersom- trekt. Cliënt merkt hiertoe op te verwachten dat deze voorziene route veel bezwaar zal krijgen van de agrarische ondernemer woonachtig aan de Lokkantseweg 5. Om de overlast voor deze agrariër van deze route te beperken kan beter gekozen worden voor een route zoals getekend in het rood in **bijlage 3**. Voor cliënt is het grote voordeel van deze route dat deze houtsingel de weg voor zijn woning, alsmede dat van de aangrenzende buren, aan het zicht onttrekt; dat hiermee ook voor een deel de overlast wordt beperkt spreekt voor zich. Hierbij zal de gemeente dan wel moeten garanderen dat deze singel ten zuiden van de woning van cliënt niet hoger dan anderhalve meter boven maaiveld uitkomt, dit om het uitzicht aan de voorzijde van de woning van cliënt open te houden.

Tenslotte merkt cliënt op dat de vogeltelling niet volledig is. Zo zijn er volgens de kaart enkel zwarte kraaien waargenomen ter hoogte van de woning van cliënt. Cliënt merkt hiertoe op op zijn perceel, alsmede het overige plangebied, ook andere vogelsoorten waar te nemen, waaronder in ieder geval de boerenzwaluw, buizerd, patrijs, zwarte kraai en ooijevaar.

Geluidsoverlast

De aanleg van nieuwe Randweg zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking in de directe nabijheid van de woning van cliënt. Cliënt, woonachtig op circa 150 meter afstand van het tracé, zal veel geluidsoverlast ondervinden van deze verkeersbewegingen. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de randweg zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid.

Uit het door bureau Windmill uitgevoerde akoestisch onderzoek d.d. 18 juli 2013 blijkt dat voor diverse woningen aan de Lokkantseweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Hiertoe wordt opgemerkt dat de woning van cliënt hierbij niet staat vermeld. Het komt cliënt voor dat de geluidsbelasting op zijn woning vanwege de aanleg van de nieuwe randweg, zeker daar de geluidsbelasting van de wel in dit onderzoek opgenomen woning gelegen aan Lokkantseweg 1 54 dB zal bedragen, de voorkeurswaarde zal overschrijden. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij de geluidsbelasting , gelegen in agrarisch gebied, natuurlijk zeer laag is.

Cliënt merkt op dat met de forse toename van geluidsbelasting op zijn woning niet dan wel onvoldoende rekening is gehouden in het onderhavige voorontwerp-plan.

Goed voor elkaar

Tenslotte merkt cliënt hiertoe op begrepen te hebben dat zowel de voorziene Randweg alsmede de Lokkantseweg, zal worden voorzien van stil asfalt. Uit onderzoek blijkt echter dat de voorgestelde "dunne deklaag" na ongeveer 6 jaar zijn geluidreducerende werking met 3db verliest. In de bij het onderhavige voorontwerpplan behorende onderzoeken is met voorstaande geen rekening gehouden. Dit geldt ook voor de samenstelling van het verkeer op de Randweg; het zware verkeer dat hiervan gebruik zal maken veroorzaakt aanzienlijk meer geluid dan personenwagens.

Luchtverontreiniging

Naast geluidsoverlast zal deze toename van de verkeersbewegingen ook leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Dit zeker daar de woning van cliënt is gesitueerd in de zeer directe nabijheid van de randweg. Deze luchtverontreiniging kan leiden tot gezondheidsproblemen voor omwonenden, waaronder cliënt. Zeker voor mensen met chronische longziekten of hart- en vaatziekten kan deze toename van de luchtverontreiniging hun klachten doen verergeren. Cliënt, zijnde een astmapatiënt zal in nog sterkere mate last hebben van deze verslechtering van de luchtkwaliteit. Tevens vergroot een toename van de luchtverontreiniging de kans op het krijgen van voornoemde aandoeningen.

Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt zal aldus zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. In het onderhavige ontwerp-plan is niet dan wel onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.

Beperking woongebruik/ waardevermindering woning

De aanleg van de randweg leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiele kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin.

Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de randweg niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich meebrengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.

Zoals reeds aangehaald is dit niet wat cliënt voor ogen had toen hij de woning kocht. Cliënt heeft zijn woning gekocht vanwege de rustige en wat afgelegen ligging, en de ligging hiervan in een karakteristieke omgeving. Cliënt stelt dat hiervan na de aanleg van de randweg niets meer over is.

Goed voor elkaar

Cliënt stelt hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. Het naar binnen schijnen van koplampen van autoverkeer zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënt. Tevens leidt de aanleg van de randweg tot een flinke toename van inkijk in de woning van cliënt.

Zoals reeds aangegeven, met voornoemde belangen van cliënt is in de onderhavige procedure geen dan wel onvoldoende rekening gehouden.

Tenslotte, bovengenoemde middels het onderhavige voorontwerp-plan mogelijk gemaakte ontwikkeling van de realisering van de randweg in de direct nabijheid van de woning (en tuin) van cliënt leidt tot een flinke waardedaling hiervan. Potentiële kopers zullen zeker worden afgeschrikt hierdoor. Cliënt geeft dan ook nu reeds aan planschade te claimen mocht onderhavige ontwikkeling onverhoopt toch doorgang vinden.

Conclusie

Namens cliënt verzoek ik u, in acht nemende bovenstaande bezwaren, het onderhavige ontwerp-bestemmingplan niet vast te stellen.

Hoogachtend,
ARAG Rechtsbijstand

Dhr. mr. M. van Hoorne
Medewerker Rechtshulp

Goed voor elkaar

BIJLAGE 1

Regio Noordoost en provincie maken afspraken bedrijventerreinen

16-04-2012

De 20 gemeenten en de 2 waterschappen in de regio Noordoost-Brabant hebben afspraken gemaakt met de provincie over de ontwikkeling van bedrijventerreinen in hun regio.

De regio is erin geslaagd om samen met de provincie tot een realistische planning te komen, die recht doet aan de ambities op het gebied van Food, Health en Farma (FHF). De inzet is daarbij vooral ook om kwaliteitsverbetering en herstructurering van bestaande terreinen voorop te stellen.

Provinciale prognoses van de ruimtelijke behoefte geven aan dat er een overschot aan bedrijventerrein ontstaat in Noordoost. Provincie en regio onderkennen dat de ruimtevraag is veranderd en dat een adequate reactie daarop nodig is. Voor de periode tot en met 2021 bedraagt de berekende behoefte nu circa 340 ha nieuw uitgeefbaar terrein. Dit terwijl in 2008 nog een vraag van 455 ha was geraamd.
Omdat het totale aanbod in bestaande en nieuwe plannen zo'n 600 ha bedraagt, zijn er keuzes gemaakt, een lastig en moeizaam proces omdat er grote belangen mee zijn gemoeid. Door constructieve samenwerking zijn echter toch afspraken gemaakt. Een groot deel van de nieuwe terreinen wordt langzamer en later ontwikkeld dan oorspronkelijk gepland. Aanvullende uitbreidingslocaties hoeven voorlopig niet meer gezocht te worden; zoals het

er nu uitziet zijn er voldoende locaties in beeld in elk deel van de regio Noordoost-Brabant.

Herstructurering
In Noordoost-Brabant hebben de gemeenten samen met het bedrijfsleven en andere overheden de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het opwaarderen en herstructureren van bestaande bedrijventerreinen. Dit blijft speerpunt van beleid, hoewel er geen extra middelen voor beschikbaar komen. Door bestaande terreinen bij de tijd te houden, willen de gemeenten het gevestigde bedrijfsleven stimuleren om problemen op het gebied van bedrijfshuisvesting op te lossen op de huidige locatie. Samenwerking tussen gemeente en ondernemers moet daarnaast kostbare herstructureringen in de toekomst voorkomen.

Ontwikkelen bedrijventerreinen tot 2022
Provincie en regio hebben afspraken gemaakt over het tempo van ontwikkeling van bedrijventerreinen. Het aanbod in de regio is kwalitatief en kwantitatief in beeld gebracht en er is bepaald of, wanneer en waar nieuwe terreinen nodig zijn en in welk segment. Afgesproken is dat bestaande terreinen eerst grotendeels uitgegeven moeten zijn voordat de uitgifte van nieuwe terreinen, die mikken op hetzelfde segment bedrijvigheid, kan starten.

Voor de regionale bedrijventerreinen geldt het volgende: naar verwachting is het terrein Heesch West vanaf 2016 nodig om te voorzien in de behoefte van met name grootschalige bedrijven in het gebied Oss/'s-Hertogenbosch. De eerste fase van de Kempkens bij Veghel kan in 2014 van start, zodra er meer duidelijkheid is over het profiel van het 'Foodpark Veghel' dat daar geprojecteerd is. In het Land van Cuijk kunnen de terreinen Sterckwijck bij Boxmeer en Laarakker bij Haps de komende periode ruimschoots voorzien in de behoefte.

Via monitoring wordt nauwkeurig een vinger aan de pols gehouden en als daar aanleiding toe is, wordt de tijdsplanning en fasering bijgesteld.

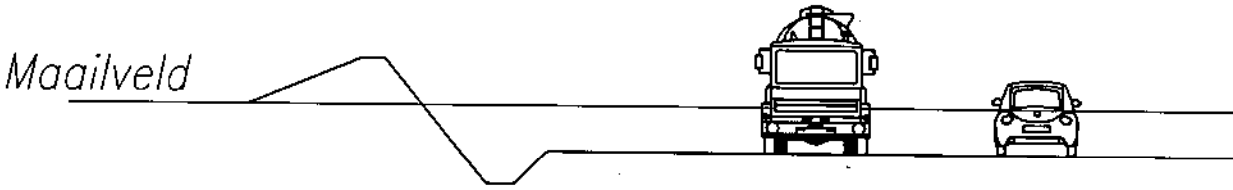
Profilering sectoren
De regio Noordoost focust, met steun van de provincie, in haar profilering op Food, Health en Farma (FHF). De regio heeft hierin een positie en een ambitie: naar verwachting kunnen ca. 14.000 extra werknemers naar de regio worden getrokken om in de FHF-sectoren te werken. Daarnaast zijn er ook enkele terreinen voor specifieke sectoren, zoals Metal Valley in Drunen.

Nimby-bedrijven
In eerste instantie zoeken de gemeenten binnen hun eigen grenzen naar oplossingen voor knelpunten met bedrijven, die hinder en milieuoverlast veroorzaken. Lukt dat niet, dan bieden de volgende terreinen in de regio de benodigde ruimte: Vorstengrafdonk, Heesch-west, De Brand II, De Rietvelden, Goorkens, Hoogveld, Doornhoek, De Kempkens en Laarakker.

Andere regio's
In de regio Midden-Brabant zijn in december 2011 soortgelijke afspraken gemaakt en in de loop van dit jaar worden ook afspraken in de regio's West-Brabant en Zuidoost-Brabant gemaakt.

Goed voor elkaar

BIJLAGE 2

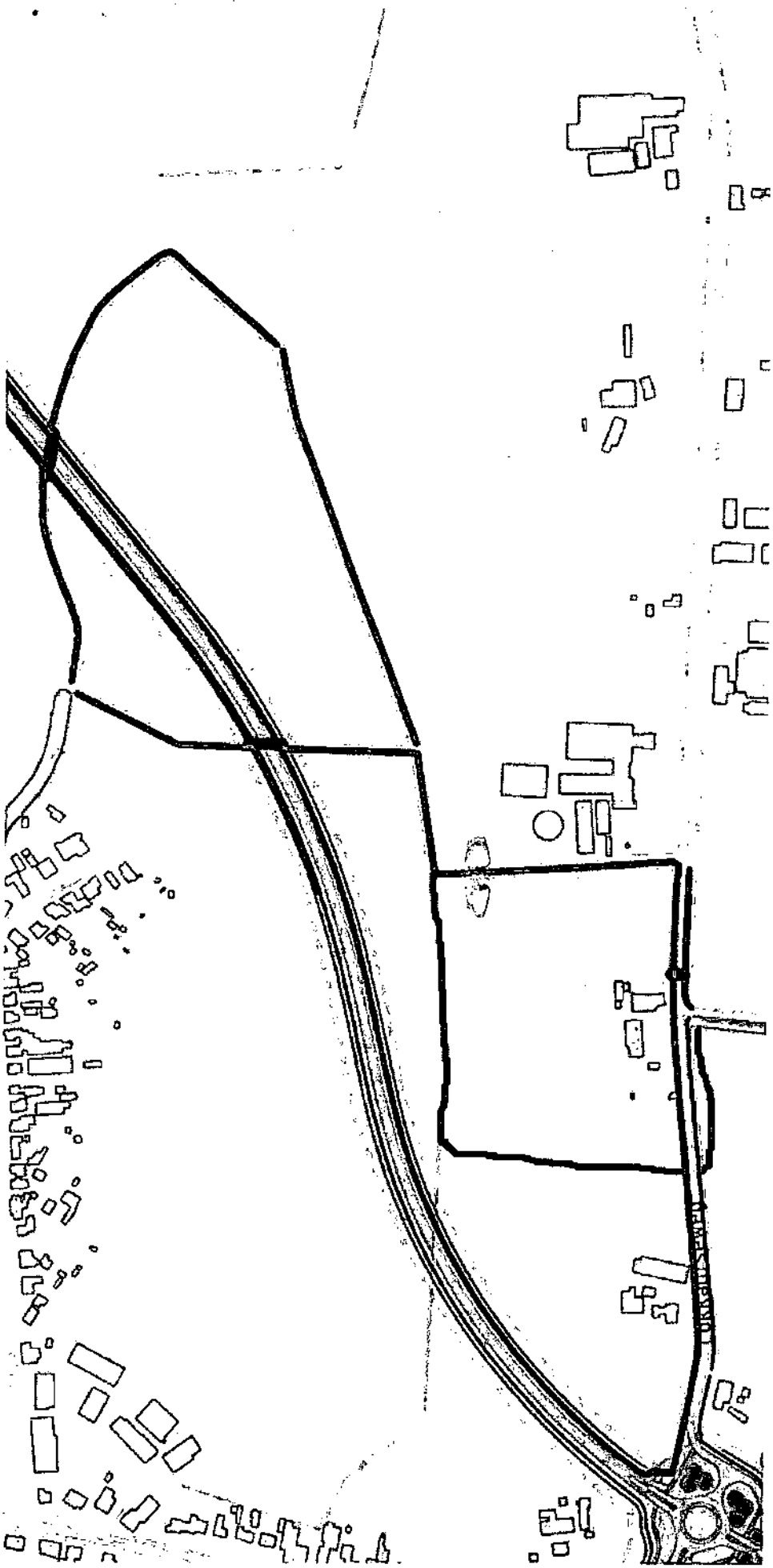


29500

Verdiepte aanleg d.m.v.wegdek 1000mm
maaiveld en 1000mm verhoging boven n
aan te brengen.

Goed voor elkaar

BIJLAGE 3



GEMEENTE CUIJK
06 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5355
CLUSTER RO
Kopie: griffier

Goed voor elkaar

Per Fax

Aan: 0485317774

Faxnummer: 0485317774

Aantal pagina's: 17

Onderwerp:

ARAG SE Nederland

Postadres: Postbus 230, 3830 AE Leusden

Bezoekadres: Lindanusstraat 5, 6041 EC Roermond

Behandeld door: Hoorne M. va

Doorkiesnummer: 0475 47 3713

Faxnummer: 0475 47 3

Goed voor elkaar

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA Cuijk

Tevens per fax: 0485-317 774

Ons kenmerk	2012020577-01/ mhoo	*Doorkiesnummer*	(0475) 473 713
Uw kenmerk		*Faxnummer*	(0475) 473 740
Behandeld door	dhr. mr. M. van Hoorne	*E-mail*	M.van.Hoorne@arag.nl

Onderwerp: Inspraakreactie

Roermond, 6 september 2013

Geacht college,

Hierbij dien ik namens cliënt, de heer J. Klaassen, woonachtig te (5443 PE) Haps, aan de Lokkantseweg 3a, een inspraakreactie in tegen het voorontwerp-bestemmingsplan en planmer "Buitengebied 2010, randweg Haps" (hierna tesamen te noemen: het voorontwerp-plan), welk ter inzage ligt van 31 juli j.l. tot en met 10 september a.s.

In het onderhavige voorontwerp-plan wordt de realisering van een nieuwe randweg aan de zuidoost-zijde van het dorp Haps planologisch mogelijk gemaakt. De woning van cliënt is gelegen op circa 150 meter afstand van deze voorziene randweg.

Cliënt kan zich niet verenigen met bovengenoemd voorontwerp-bestemmingplan en planmer en merkt hiertoe op als volgt.

Algemeen

Het huidige landschap waarbinnen de nieuwe randweg is voorzien wordt gekaraktiseerd door een open, agrarisch landschap. Momenteel hebben de gronden gelegen in het plangebied –zeker ter plaatse van de woning van cliënt- voornamelijk een agrarische bestemming.

Cliënt heeft in 2008 zijn woning gekocht vanwege bovengenoemde rustige ligging. De rust, het vrije uitzicht alsmede de gezonde luchtkwaliteit ter plaatse waren voor cliënt belangrijke redenen om tot de aankoop van

Goed voor elkaar

zijn woning over te gaan. Na realisering van de onderhavige randweg op zulk korte afstand van zijn woning zal voorgaande rustige ligging definitief ten einde zijn. Naast de overlast die deze randweg voor cliënt oplevert, leidt dit ook tot een flinke waardedaling van zijn woning.

Inhoudelijke bezwaren

Alternatieven

In de eerste plaats verwijst cliënt naar de Ladder van Verdaas, welk een veelgebruikte methodiek is om oplossingsrichtingen voor mobiliteitsproblemen in kaart te brengen. Hierbij wordt op een getrapte wijze naar oplossingsrichtingen gekeken. De gedachte hierbij is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals aanleg van nieuwe infrastructuur) te overwegen. De realisatie van nieuwe infrastructuur moet pas worden overwogen als beleidsmaatregelen om verkeers- en mobiliteitsgedrag te beïnvloeden en/of het beter benutten van bestaande infrastructuur (eventueel met kleine aanpassingen) geen afdoende oplossing bieden.

De Ladder van Verdaas onderscheidt de volgende zeven maatregelen:
1. ruimtelijke ordeningsmaatregelen;
2. prijsbeleid;
3. mobiliteitsmanagement en fietsbeleid;
4. optimalisatie (bestaand) openbaar vervoer;
5. benutting bestaande infrastructuur;
6. verbreden van bestaande infrastructuur;
7. aanleg van nieuwe infrastructuur.

In casu is gekozen voor de meest ingrijpende maatregel, te weten aanleg van nieuwe infrastructuur. Cliënt is van mening dat onvoldoende is gekeken naar minder ingrijpende maatregelen. Onderstaand meer hierover.

Milieueffectrapport Randweg te Haps.

In de door bureau Kragten opgestelde tracékeuzenotitie MER Randweg Haps zijn de (milieu-)effecten van een vijftal tracéalternatieven op de omgeving onderzocht. In het kader van de gewenste toekomstbestendige oplossing voor het mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk ten aanzien van de N264 in de kern Haps is in deze tracékeuzenotitie alternatief 2 als voorkeursalternatief aangemerkt. Cliënt kan zich niet verenigen met genoemde tracékeuzenotitie en voert hiertoe aan als volgt.

ARAG
Goed voor elkaar

Blad 3
Ons kenmerk

Nut en noodzaak

Achtergrond van het onderhavige voorontwerp-plan, alsmede de hierbij behorende tracékeuzenotitie, is dat de huidige N264 momenteel reeds een aantal problemen veroorzaakt in de dorpskern van Haps, welke problemen alleen maar zullen verergeren als gevolg van een verdere groei van het –met name zware- verkeer, alsmede de op stapel staande ontwikkeling van het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker.

Uit een onderzoek van Grontmij uit 2008 blijkt dat voor het jaar 2008 sprake is van een etmaalintensiteit van 9.733 motorvoertuigen binnen de bebouwde kom van Haps, waarbij geprognosticeerd is dat dit toeneemt tot circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020. Tevens is er een onderzoek uit 2011 van Goudappel Coffeng waaruit zou blijken dat in 2025 per etmaal 14.300 motorvoertuigen te verwachten zijn.

Uit bovengenoemde onderzoeken blijkt tot 2020 aldus een groei van 13%, en in de periode 2020-2025 een groei van 30%. Laatstgenoemde groei over vijf jaren (2020-2025) van 30% wijkt wel erg sterk af van de groei zoals geprognosticeerd tot 2020, waarbij –zeker daar verder in de toekomst gelegen- vraagtekens gesteld kunnen worden over deze veronderstelde groei van 30%.

Uitgaande van een groei van 13% is cliënt van mening dat, verwijzende naar bovengenoemde Ladder van Verdaas, de keuze van de aanleg van een nieuwe weg niet kan worden volgehouden. Immers, zoals ook opgemerkt wordt in paragraag 2.1 van de tracékeuzenotitie passen de huidige verkeersbewegingen binnen de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg, dit geldt ook bij een toename hiervan van 13%. Dat desondanks een leefbaarheidsprobleem zou worden ervaren rechtvaardigt geenszins de aanleg van nieuwe infrastructuur. Het ligt veel meer voor de hand te onderzoeken hoe bijvoorbeeld via –een combinatie van- optimalisatie van het openbaar vervoer, betere benutting bestaande infrastructuur, alsmede het verbreden van bestaande infrastructuur (de maatregelen 4, 5 en 6 uit de Ladder van Verdaas) dit op te lossen is. In het onderhavige voorontwerp-plan is dit niet dan wel onvoldoende onderzocht.

Wat betreft het door de gemeente veronderstelde probleem met de leefbaarheid in de kern van Haps wordt tevens opgemerkt dat dit probleem nooit gekwantificeerd is. Het komt cliënt voor dat dit begrip 'leefbaarheid' momenteel enkel wordt gebaseerd op de waarneming van een zeer selecte groep bewoners van dit dorp. De beschikbare getallen objectief in ogenschouw nemende kan geconcludeerd worden dat op basis van geregistreerde ongevallen en mate van luchtverontreiniging een nieuw tracé niet gerechtvaardigd kan worden. Een cijfermatige aanleiding voor dit bestemmingsplan ontbreekt aldus. Het enige cijfer dat wellicht het plan zou kunnen rechtvaardigen is bovengenoemde geprognotiseerde groei van het verkeer. In aanvulling wat hierover reeds is aangehaald wordt opgemerkt dat deze prognoses zijn bepaald in 2008, waarbij er toentertijd vanuit werd gegaan dat het bedrijventerrein Laarakker (RBL) volledig ontwikkeld zou worden. Of dit daadwerkelijk gaat gebeuren staat echter in het geheel nog niet vast. Immers, voor het zuidelijke gedeelte van het RBL is de bestemmingsplanprocedure nog lopende. Daarnaast heeft de Provincie Noord-Brabant recentelijk de behoefte aan industriegrond voor deze regio onderzocht waaruit blijkt dat de vraag zeer sterk gedaald is (**bijlage 1**). Hieruit voortvloeiend kan dan ook worden gesteld dat de geprognotiseerde groei van het aantal motorvoertuigen op de N264 zoals in 2008 is opgesteld niet meer actueel is. Het ten grondslag

ARAG
Goed voor elkaar

leggen van deze geprognotiseerde cijfers aan het onderhavige voorontwerpplan kan dan ook niet worden gevolgd.

Tevens merkt cliënt op dat de leefbaarheid van een dorp niet alleen maar bestaat uit de doorstroming van verkeer. Ook zeer belangrijk zijn alle aanwezige voorzieningen in het dorp zoals horeca, bakkerij, kapper en andere diverse ondernemingen. Veel van deze ondernemingen putten een aanzienlijk deel van hun inkomsten uit het passerende verkeer. Indien deze bron van inkomsten wegvalt als gevolg van de aanleg van de voorgenomen Randweg zullen veel van deze ondernemingen gedwongen zijn te stoppen met hun bedrijf. Hiermee verdwijnen dan ook veel voorzieningen voor de bewoners van dit dorp. Hiermee is niet dan wel onvoldoende rekening gehouden bij het opstellen van het voorontwerpplan.

Alternatieven

Primair is cliënt van mening dat het alternatief Nulplus, waarbij een opwaardering plaatsvindt van de bestaande N264, de beste oplossing is voor het gestelde mobiliteits- en leefbaarheidsprobleem. Zeker bezien vanuit genoemde Ladder van Verdaas verdient het opwaarderen van deze bestaande weg volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig de voorkeur. In de tracékeuzenotitie wordt over dit Nulplus-alternatief opgemerkt dat dit kan leiden tot een *incidentele* verstoring van de doorstroming. Tevens wordt opgemerkt dat ook ingeval van het Nulplus-alternatief de toename van het aantal en de ernst van potentiële conflicten naar verwachting beheersbaar blijft. Het komt cliënt voor dat voorstaande zich niet verhoudt tot de voorliggende keuze voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur met negatieve impact op –in ieder geval- natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Secundair is cliënt van mening dat zeker alternatief 3 een betere oplossing is dan het onderliggende voorkeursalternatief 2. Het tracé van alternatief 3 gaat immers voor een veel groter gedeelte over bestaande weg dan het gekozen voorkeursalternatief 2. Zeker daar de aanleg van nieuwe infrastructuur pas als ultimum remedium moet worden toegepast, spreekt het ook voor zich dat mocht hiervan al sprake dit zoveel mogelijk beperkt dienen te worden. Tevens, in de tracékeuzenotitie staat vermeld dat in alternatief 3, nog sterker dan in alternatief 1 en 2, de doorstromingsproblemen in de kern worden opgelost. Bovendien wordt opgemerkt dat alternatief 3 de meeste winst in reistijd oplevert. Verwijzende naar bovenstaande, met inachtneming van bovengenoemde Ladder van Verdaas als gevolg waarvan aanleg van nieuwe infrastructuur pas de laatste optie is, dient alternatief 3 te prefereren boven alternatief 2.

Tenslotte merkt cliënt op dat bij het bekijken van de mogelijkheden om de huidige infrastructuur op te waarderen dan wel anders te gebruik, de mogelijkheid van het afwikkelen van zwaar verkeer via de A73-A326-A50 nooit is onderzocht. Voornoemde route wordt momenteel al veel gebruikt door vrachtverkeer als oost-west verbinding in verband met een vlotte doorstroming. Het stimuleren van deze –alternatieve- route voor zwaar verkeer kan al een groot deel van het vrachtverkeer uit de kom van Haps voorkomen. Hierdoor kan de aanleg van nieuwe infrastructuur worden voorkomen.

Goed voor elkaar

Blad 5
Ons kenmerk

Toename verkeer Lokkantseweg

Door het aanleggen van de voorziene Randweg, met een ontsluitende rotonde op de Lokkantseweg, ontstaat een zeer aantrekkelijke route voor het verkeer binnendoor vanaf de N264 naar het nieuwe industrieterrein en het ziekenhuis in Beugen. Voorstaande houdt in dat de weg waaraan de woning van cliënt is gelegen een grote toename aan verkeersbewegingen –met bijbehorende overlast- gaat krijgen. Naast deze overlast die deze extra motorvoertuigen met zich mee brengen is het ook nog zeer gevaarlijk voor de vele fietsers die dagelijks gebruik maken van deze route. Dit aspect is zeer summier beschreven in –de toelichting behorend bij- het onderhavige voorontwerpplan; een oplossing om deze overlast voor cliënt tegen te gaan dan wel te verminderen ontbreekt echter.

Aan cliënt is in eerdere bijeenkomsten door zowel gemeente als bureau Kragten aangegeven dat hiervoor een oplossing zou worden voorzien, wellicht door het afsluiten van de Lokkantseweg met een landbouwsluis. In het onderhavige voorontwerpplan staat over deze verkeersmaatregel niets opgenomen.

Wegprofiel

In een voorstadium is door de gemeente meermaals gesproken over een verdiepte aanleg van de Randweg voor het deel tussen de Lokkantseweg en het dorp. Dit verdiepte aanleggen had als doel de weg deels aan het zicht te onttrekken, alsmede zou hierdoor de overlast voor aanwonenden worden beperkt. In **bijlage 2** treft u hiervan een visueel voorbeeld aan.

In het voorontwerp is van voorstaande niets terug te vinden. Cliënt verzoekt hierbij dan ook genoemde verdiepte aanleg nogmaals in overweging te nemen.

Flora en fauna

In –de toelichting behorend bij- het onderhavige voorontwerpplan wordt opgemerkt dat "de aanleg van de randweg Haps zal leiden tot negatieve effecten op verschillende voorkomende soorten. *Deels* kunnen deze effecten worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen".

Ook wordt opgemerkt dat pas voorafgaand aan de feitelijke werkzaamheden gecontroleerd gaat worden of binnen het plangebied beschermde plantensoorten aanwezig zijn. Bovendien wordt opgemerkt dat, ondanks dat het plangebied wordt aangemerkt als geschikt foerageer- en leefgebied voor vleermuizen, de effecten van de nieuwe randweg op deze vleermuizen *naar verwachting* beperkt zullen zijn.

Het spreekt voor zich dat in het kader van de uitvoerbaarheid van het onderhavige voorontwerp-plan met bovenstaande niet kan worden voldaan. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de randweg leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. De gemeente heeft onvoldoende geïnventariseerd welke dier- en plantensoorten in het

Goed voor elkaar

betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de randweg de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast.

Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de gemeente van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.

In het onderhavige voorontwerpplan is een nieuwe looproute voor de das voorzien. Dit is ook noodzakelijk, gezien de das nu met regelmaat door het veld van noord naar zuid -en andersom- trekt. Cliënt merkt hiertoe op te verwachten dat deze voorziene route veel bezwaar zal krijgen van de agrarische ondernemer woonachtig aan de Lokkantseweg 5. Om de overlast voor deze agrariër van deze route te beperken kan beter gekozen worden voor een route zoals getekend in het rood in **bijlage 3**. Voor cliënt is het grote voordeel van deze route dat deze houtsingel de weg voor zijn woning, alsmede dat van de aangrenzende buren, aan het zicht onttrekt; dat hiermee ook voor een deel de overlast wordt beperkt spreekt voor zich. Hierbij zal de gemeente dan wel moeten garanderen dat deze singel ten zuiden van de woning van cliënt niet hoger dan anderhalve meter boven maaiveld uitkomt, dit om het uitzicht aan de voorzijde van de woning van cliënt open te houden.

Tenslotte merkt cliënt op dat de vogeltelling niet volledig is. Zo zijn er volgens de kaart enkel zwarte kraaien waargenomen ter hoogte van de woning van cliënt. Cliënt merkt hiertoe op op zijn perceel, alsmede het overige plangebied, ook andere vogelsoorten waar te nemen, waaronder in ieder geval de boerenzwaluw, buizerd, patrijs, zwarte kraai en ooijevaar.

Geluidsoverlast

De aanleg van nieuwe Randweg zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking in de directe nabijheid van de woning van cliënt. Cliënt, woonachtig op circa 150 meter afstand van het tracé, zal veel geluidsoverlast ondervinden van deze verkeersbewegingen. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de randweg zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid.

Uit het door bureau Windmill uitgevoerde akoestisch onderzoek d.d. 18 juli 2013 blijkt dat voor diverse woningen aan de Lokkantseweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Hiertoe wordt opgemerkt dat de woning van cliënt hierbij niet staat vermeld. Het komt cliënt voor dat de geluidsbelasting op zijn woning vanwege de aanleg van de nieuwe randweg, zeker daar de geluidsbelasting van de wel in dit onderzoek opgenomen woning gelegen aan Lokkantseweg 1 54 dB zal bedragen, de voorkeurswaarde zal overschrijden. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij de geluidsbelasting , gelegen in agrarisch gebied, natuurlijk zeer laag is.

Cliënt merkt op dat met de forse toename van geluidsbelasting op zijn woning niet dan wel onvoldoende rekening is gehouden in het onderhavige voorontwerp-plan.

ARAG
Goed voor elkaar

Blad 6
Ons kenmerk

betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de randweg de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast.

Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de gemeente van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.

In het onderhavige voorontwerpplan is een nieuwe looproute voor de das voorzien. Dit is ook noodzakelijk, gezien de das nu met regelmaat door het veld van noord naar zuid -en andersom- trekt. Cliënt merkt hiertoe op te verwachten dat deze voorziene route veel bezwaar zal krijgen van de agrarische ondernemer woonachtig aan de Lokkantseweg 5. Om de overlast voor deze agrariër van deze route te beperken kan beter gekozen worden voor een route zoals getekend in het rood in **bijlage 3**. Voor cliënt is het grote voordeel van deze route dat deze houtsingel de weg voor zijn woning, alsmede dat van de aangrenzende buren, aan het zicht onttrekt; dat hiermee ook voor een deel de overlast wordt beperkt spreekt voor zich. Hierbij zal de gemeente dan wel moeten garanderen dat deze singel ten zuiden van de woning van cliënt niet hoger dan anderhalve meter boven maaiveld uitkomt, dit om het uitzicht aan de voorzijde van de woning van cliënt open te houden.

Tenslotte merkt cliënt op dat de vogeltelling niet volledig is. Zo zijn er volgens de kaart enkel zwarte kraaien waargenomen ter hoogte van de woning van cliënt. Cliënt merkt hiertoe op op zijn perceel, alsmede het overige plangebied, ook andere vogelsoorten waar te nemen, waaronder in ieder geval de boerenzwaluw, buizerd, patrijs, zwarte kraal en ooijevaar.

Geluidsoverlast

De aanleg van nieuwe Randweg zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking in de directe nabijheid van de woning van cliënt. Cliënt, woonachtig op circa 150 meter afstand van het tracé, zal veel geluidsoverlast ondervinden van deze verkeersbewegingen. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de randweg zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid.

Uit het door bureau Windmill uitgevoerde akoestisch onderzoek d.d. 18 juli 2013 blijkt dat voor diverse woningen aan de Lokkantseweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Hiertoe wordt opgemerkt dat de woning van cliënt hierbij niet staat vermeld. Het komt cliënt voor dat de geluidsbelasting op zijn woning vanwege de aanleg van de nieuwe randweg, zeker daar de geluidsbelasting van de wel in dit onderzoek opgenomen woning gelegen aan Lokkantseweg 1 54 dB zal bedragen, de voorkeurswaarde zal overschrijden. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij de geluidsbelasting , gelegen in agrarisch gebied, natuurlijk zeer laag is.

Cliënt merkt op dat met de forse toename van geluidsbelasting op zijn woning niet dan wel onvoldoende rekening is gehouden in het onderhavige voorontwerp-plan.

Goed voor elkaar

Blad 7

Ons kenmerk

Tenslotte merkt cliënt hiertoe op begrepen te hebben dat zowel de voorziene Randweg alsmede de Lokkantseweg, zal worden voorzien van stil asfalt. Uit onderzoek blijkt echter dat de voorgestelde "dunne deklaag" na ongeveer 6 jaar zijn geluidreducerende werking met 3db verliest. In de bij het onderhavige voorontwerpplan behorende onderzoeken is met voorstaande geen rekening gehouden. Dit geldt ook voor de samenstelling van het verkeer op de Randweg: het zware verkeer dat hiervan gebruik zal maken veroorzaakt aanzienlijk meer geluid dan personenwagens.

Luchtverontreiniging

Naast geluidsoverlast zal deze toename van de verkeersbewegingen ook leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Dit zeker daar de woning van cliënt is gesitueerd in de zeer directe nabijheid van de randweg. Deze luchtverontreiniging kan leiden tot gezondheidsproblemen voor omwonenden, waaronder cliënt. Zeker voor mensen met chronische longziekten of hart- en vaatziekten kan deze toename van de luchtverontreiniging hun klachten doen verergeren. Cliënt, zijnde een astmapatiënt zal in nog sterkere mate last hebben van deze verslechtering van de luchtkwaliteit. Tevens vergroot een toename van de luchtverontreiniging de kans op het krijgen van voornoemde aandoeningen.

Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt zal aldus zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. In het onderhavige ontwerp-plan is niet dan wel onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.

Beperking woongebruik/ waardevermindering woning

De aanleg van de randweg leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiele kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin.

Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de randweg niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich meebrengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.

Zoals reeds aangehaald is dit niet wat cliënt voor ogen had toen hij de woning kocht. Cliënt heeft zijn woning gekocht vanwege de rustige en wat afgelegen ligging, en de ligging hiervan in een karakteristieke omgeving. Cliënt stelt dat hiervan na de aanleg van de randweg niets meer over is.

Goed voor elkaar

Blad 8
Ons kenmerk

Cliënt stelt hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. Het naar binnen schijnen van koplampen van autoverkeer zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënt. Tevens leidt de aanleg van de randweg tot een flinke toename van inkijk in de woning van cliënt.

Zoals reeds aangegeven, met voornoemde belangen van cliënt is in de onderhavige procedure geen dan wel onvoldoende rekening gehouden.

Tenslotte, bovengenoemde middels het onderhavige voorontwerp-plan mogelijk gemaakte ontwikkeling van de realisering van de randweg in de direct nabijheid van de woning (en tuin) van cliënt leidt tot een flinke waardedaling hiervan. Potentiële kopers zullen zeker worden afgeschrikt hierdoor. Cliënt geeft dan ook nu reeds aan planschade te claimen mocht onderhavige ontwikkeling onverhoopt toch doorgang vinden.

Conclusie

Namens cliënt verzoek ik u, in acht nemende bovenstaande bezwaren, het onderhavige ontwerp-bestemmingplan niet vast te stellen.

Hoogachtend,
ARAG Rechtsbijstand

Dhr. mr. M. van Hoorne
Medewerker Rechtshulp

ARAG SE Nederland · Lindanusstraat 5, 6041 EC Roermond · Postbus 230, 3830 AE Leusden · T (0475) 473 778 · F (0475) 473 700
www.ARAG.nl · Rabobank 38.52.84.438 · ABN AMRO 45.80.09.253 · ING 607793 · BTW NL851862731B01 · KvK 55794173
ARAG SE is statutair gevestigd te Düsseldorf (Duitsland)

ARAG

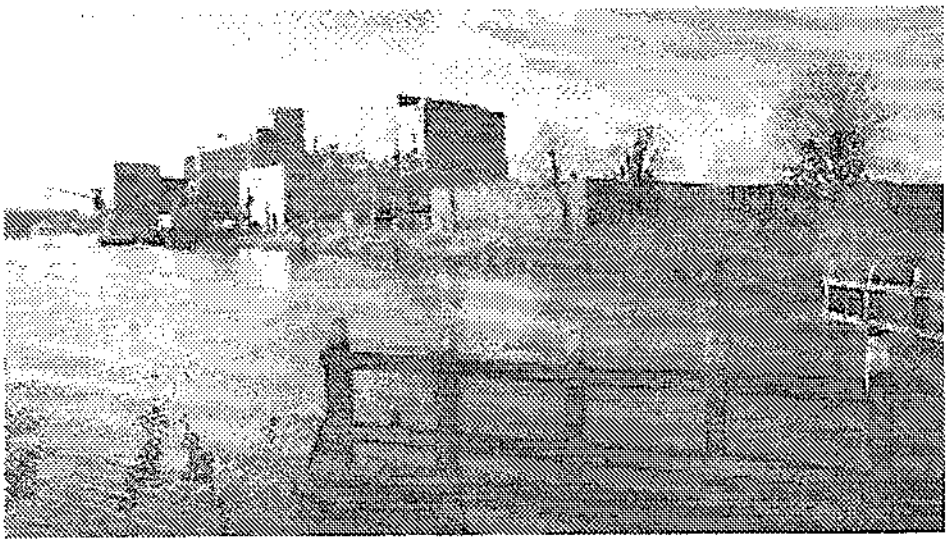
Goed voor elkaar

BIJLAGE 1

Regio Noordoost en provincie maken afspraken bedrijventerreinen

16-04-2012

De 20 gemeenten en de 2 waterschappen in de regio Noordoost-Brabant hebben afspraken gemaakt met de provincie over de ontwikkeling van bedrijventerreinen in hun regio.



De regio is erin geslaagd om samen met de provincie tot een realistische planning te komen, die recht doet aan de ambities op het gebied van Food, Health en Farma (FHF). De inzet is daarbij vooral ook om kwaliteitsverbetering en herstructurering van bestaande terreinen voorop te stellen.

Provinciale prognoses van de ruimtelijke behoefte geven aan dat er een overschot aan bedrijventerrein ontstaat in Noordoost. Provincie en regio onderkennen dat de ruimtevraag is veranderd en dat een adequate reactie daarop nodig is. Voor de periode tot en met 2021 bedraagt de berekende behoefte nu circa 340 ha nieuw uitgeefbaar terrein. Dit terwijl in 2008 nog een vraag van 455 ha was geraamd.
Omdat het totale aanbod in bestaande en nieuwe plannen zo'n 600 ha bedraagt, zijn er keuzes gemaakt, een lastig en moeizaam proces omdat er grote belangen mee zijn gemoeid. Door constructieve samenwerking zijn echter toch afspraken gemaakt. Een groot deel van de nieuwe terreinen wordt langzamer en later ontwikkeld dan oorspronkelijk gepland. Aanvullende uitbreidingslocaties hoeven voorlopig niet meer gezocht te worden; zoals het

er nu uitziet zijn er voldoende locaties in beeld in elk deel van de regio Noordoost-Brabant.

Herstructurering
In Noordoost-Brabant hebben de gemeenten samen met het bedrijfsleven en andere overheden de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het opwaarderen en herstructureren van bestaande bedrijventerreinen. Dit blijft speerpunt van beleid, hoewel er geen extra middelen voor beschikbaar komen. Door bestaande terreinen bij de tijd te houden, willen de gemeenten het gevestigde bedrijfsleven stimuleren om problemen op het gebied van bedrijfshuisvesting op te lossen op de huidige locatie. Samenwerking tussen gemeente en ondernemers moet daarnaast kostbare herstructureringen in de toekomst voorkomen.

Ontwikkelen bedrijventerreinen tot 2022
Provincie en regio hebben afspraken gemaakt over het tempo van ontwikkeling van bedrijventerreinen. Het aanbod in de regio is kwalitatief en kwantitatief in beeld gebracht en er is bepaald of, wanneer en waar nieuwe terreinen nodig zijn en in welk segment. Afgesproken is dat bestaande terreinen eerst grotendeels uitgegeven moeten zijn voordat de uitgifte van nieuwe terreinen, die mikken op hetzelfde segment bedrijvigheid, kan starten.

Voor de regionale bedrijventerreinen geldt het volgende: naar verwachting is het terrein Heesch West vanaf 2016 nodig om te voorzien in de behoefte van met name grootschalige bedrijven in het gebied Oss/'s-Hertogenbosch. De eerste fase van de Kempkens bij Veghel kan in 2014 van start, zodra er meer duidelijkheid is over het profiel van het 'Foodpark Veghel' dat daar geprojecteerd is. In het Land van Cuijk kunnen de terreinen Sterckwijck bij Boxmeer en Laarakker bij Haps de komende periode ruimschoots voorzien in de behoefte.

Via monitoring wordt nauwkeurig een vinger aan de pols gehouden en als daar aanleiding toe is, wordt de tijdsplanning en fasering bijgesteld.

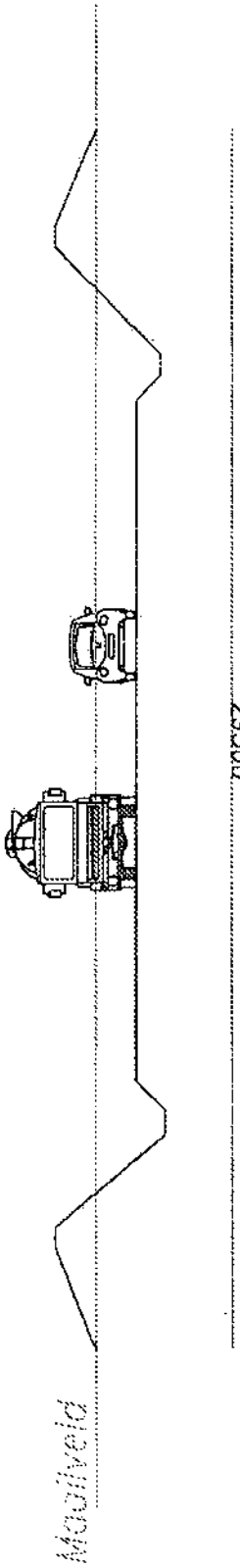
Profilering sectoren
De regio Noordoost focust, met steun van de provincie, in haar profilering op Food, Health en Farma (FHF). De regio heeft hierin een positie en een ambitie: naar verwachting kunnen ca. 14.000 extra werknemers naar de regio worden getrokken om in de FHF-sectoren te werken. Daarnaast zijn er ook enkele terreinen voor specifieke sectoren, zoals Metal Valley in Drunen.

Nimby-bedrijven
In eerste instantie zoeken de gemeenten binnen hun eigen grenzen naar oplossingen voor knelpunten met bedrijven, die hinder en milieuoverlast veroorzaken. Lukt dat niet, dan bieden de volgende terreinen in de regio de benodigde ruimte: Vorstengrafdonk, Heesch-west, De Brand II, De Rietvelden, Goorkens, Hoogveld, Doornhoek, De Kempkens en Laarakker.

Andere regio's
In de regio Midden-Brabant zijn in december 2011 soortgelijke afspraken gemaakt en in de loop van dit jaar worden ook afspraken in de regio's West-Brabant en Zuidoost-Brabant gemaakt.

ARAG
Goed voor elkaar

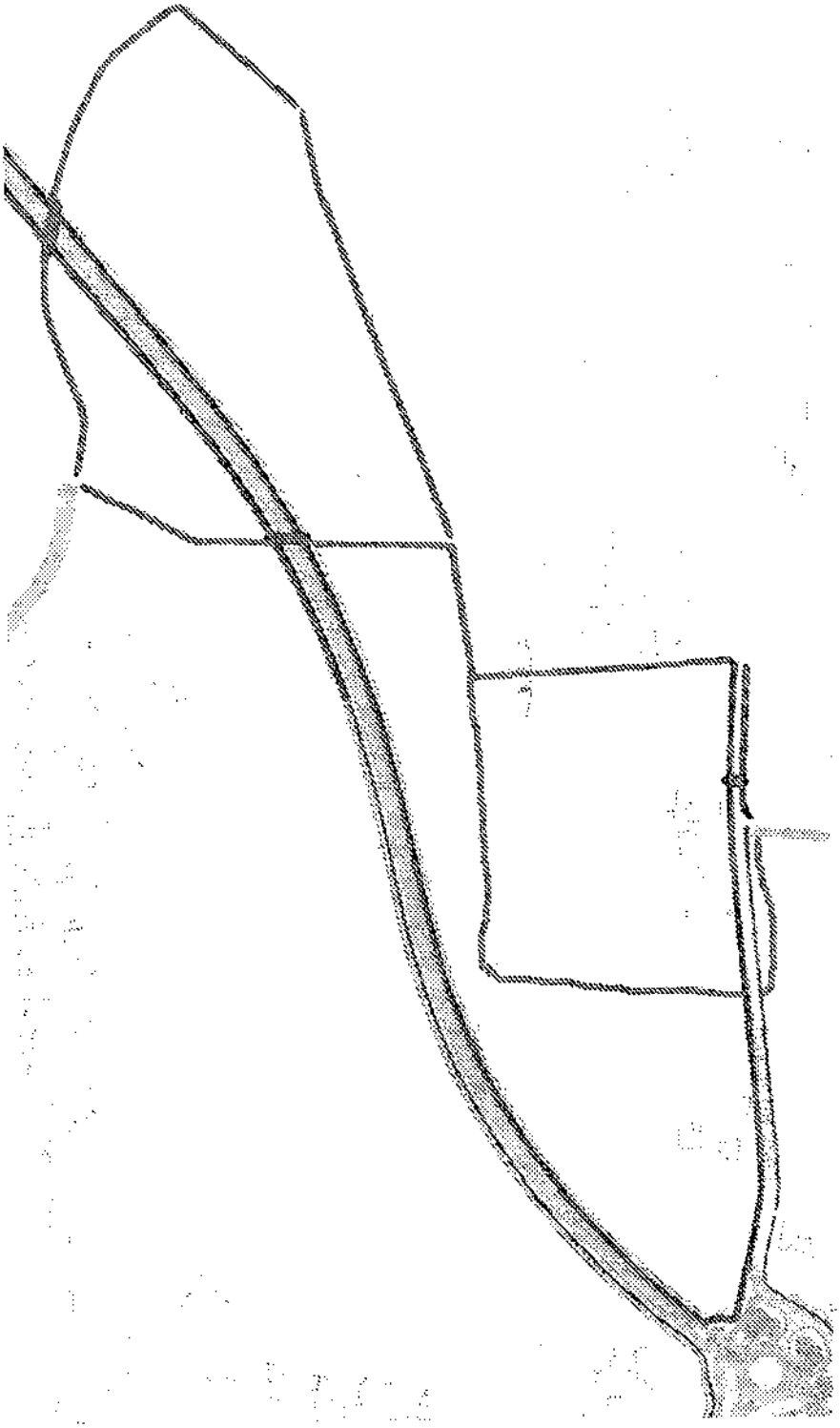
BIJLAGE 2



Verdiepte aanleg d.m.v. wegdek 1000mm onder maaiveld en 1000mm verhoging boven maaiveld aan te brengen.

ARAG
Goed voor elkaar

BIJLAGE 3



[4ae0ba5600] Bevestigingsemail bestelling gemeente Cuijk

Van	rfbrattinga@home.nl
Aan	Gemeente Cuijk
Cc	
Datum	8 september 2013 20:59:56

BSN: 109159792

Het volgende product is besteld:

1x Bezwaar indienen
Let op: deze e-mail bevat alleen het product dat aan u is toegewezen!

Burger of Bedrijf	
Doet u deze aanvraag als burger of als bedrijf?	Burger
Contactgegevens	
Voornaam	Rob
Tussenvoegsel(s)	*Geen antwoord ingevuld.*
Achternaam	Brattinga
Huisnummer	40
Huisnummer toevoeging	*Geen antwoord ingevuld.*
Straatnaam	Parallelstraat
Postcode	5443AE
Woonplaats	Haps
Telefoonnummer	0485320274
E-mailadres	rfbrattinga@home.nl
Gegevens besluit	
Wanneer heeft de gemeente het besluit bekendgemaakt?	31-07-2013
De datum waarop u dit bezwaarschrift indient is:	08-09-2013

In de wet staat dat u 6 weken de tijd heeft om bezwaar te maken tegen een besluit van de gemeente. Indien u na 6 weken bezwaar maakt, mag de gemeente uw bezwaarschrift 'nietontvankelijk verklaren'. Dat betekent dat de gemeente uw bezwaarschrift niet in behandeling hoeft te nemen. De termijn van 6 weken begint op de dag nadat de gemeente haar besluit heeft bekend gemaakt.

Tegen welk besluit maakt u bezwaar? Vul het nummer in.	NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VO01

Het nummer staat op de brief waarin de gemeente het besluit bekendmaakte. Het heet 'besluitnummer' of 'kenmerk besluit'. Maakt u bezwaar tegen een belastingaanslag van de gemeente? Dan heet het nummer 'biljetnummer'.

Wie heeft het besluit genomen?	Het college van burgemeesters en wethouders
Waarover ging het besluit?	trace keuze

Gegevens bezwaar

Waarom bent u het niet eens met het besluit?	Wij zijn het niet eens omdat de weg veel te dicht bij de leefkern komt te liggen.Er komt geluidsoverlast en stankoverlast.Wij vinden het ronduit schandalig dat er niets aan deze problemen word gedaan.Bijvoorbeeld een geluidswal.Er is totaal geen rekening gehouden met de burger die vlakbij het trace woont.Wij willen zwart op wit weten wat de maatregelen zijn op geluids en stankoverlast.

Heeft u documenten die nog duidelijker maken waarom u het niet eens bent met het besluit? Stuur ze dan mee. Dit kunt u in het scherm 'Bijlagen toevoegen' doen.

Bijlagen

Heeft u documenten die het nog duidelijker maken waarom u het niet eens bent met het

besluit? Voeg ze dan toe.

Schrijf op alle documenten de datum van uw bezwaar.

Kies ‘Bladeren’ om een bestand van uw computer op te zoeken en als bijlage toe te voegen

Aan burgemeester en wethouders Gemeente Cuijk

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

GEMEENTE CUIJK
09 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5368
CLUSTER RO

GEMEENTE CUIJK
Nr: Sec/Afd
Ingek. d.d. - 9 SEP 2013
Kopie aan

Haps, 5 september 2013

Betreft: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en planmer

Geacht college,

Sinds 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Als belanghebbende buurt Haps Zuid hebben we deze plannen bestudeerd en concluderen dat we grote bezwaren tegen deze plannen hebben.

Vooraf zijn wij er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Een uniek gebied wordt door de Randweg vernietigd. Er treedt grote schade op aan, deels zeldzame, flora en fauna, ook in de ecologische hoofdstructuur,
2. Een belangrijk recreatiegebied voor de bewoners van Haps wordt onaantrekkelijk en deels ontoegankelijk voor wandelaars en fietsers,
3. Het buurtschap Putselaar wordt doorsneden door de Randweg waardoor sociale isolatie ontstaat. Bewoners worden geconfronteerd met grote omrijafstanden naar buren en naar de dorpskern van Haps,
4. Er ontstaat een groot gevoel van onveiligheid binnen het buurtschap, doordat kwaadwillende lieden zicht hebben op onze woningen en erven, waardoor toename van diefstal en inbraak wordt gevreesd,
5. De Randweg zorgt voor grote overlast van geluid, fijnstof, stank en licht wat zorgt voor schade voor de gezondheid van bewoners. Dit effect wordt versterkt door de verhoogde aanleg van de weg, op plaatsen bijna 100 cm boven maaiveld. Tegen deze hinder worden nauwelijks maatregelen genomen en de genomen maatregelen zijn zeker onvoldoende,
6. De overlast van verkeer gaat nu naar mensen die in de afgelopen decennia een rustig liggende woning duur betaald hebben. Het wonen in ons buurtschap wordt door de

Randweg onaantrekkelijker, wat zorgt voor een sterke waardedaling van onze bezittingen en sterk verminderd woongenot.

We gaan er van uit dat u op basis van onze zienswijze de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt.

Namens buurtschap Haps Zuid,

Familie Bens, Kruisstraat 2, 5443 AS HAPS

Familie Boumans, Putselaarstraat 13, 5443 NG HAPS

Familie Van Riet, Kruisstraat 3, 5443 AS HAPS

Familie Van Dijk, Wanroijseweg 1, 5443 NE HAPS

Familie Thoonen-Barten, Wanroijseweg 1a, 5443 NE HAPS

Familie Barten, Putselaarstraat 11a, 5443 NG HAPS

Familie Van Breda en Theunissen, Putselaarstraat 11, 5443 NG HAPS

Familie Geurts-Laureijs, Putselaarstraat 9, 5443 NG HAPS

Familie Van den Broek, St. Hubertseweg 15, 5443 ND HAPS

Familie Peters Rit, Zoetsmeerweg 8, 5443 NH HAPS

Familie Beelen, Wanroijseweg 5, 5443 NE, HAPS

...

...

...

...

...

Aan burgemeester en wethouders Gemeente Cuijk

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

GEMEENTE CUIJK
Nr: Sec/Afd:
Ingek. d.d. - 9 SEP 2013
Kopie aan:

Afzender

W.G.M. Lukassen / W.L.M. Boumans

Putselaarstraat13

5443 NG HAPS

Haps, 7 september 2013

GEMEENTE CUIJK
09 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5371
CLUSTER RO

Betreft: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en planmer

Geacht college,

Sinds 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Als belanghebbende hebben we deze plannen bestudeerd en concluderen dat we grote bezwaren tegen deze plannen hebben.

Het tot op heden gehanteerde besluitvormingsproces druist tegen al onze waarden in. Wij ervaren het betrekken van de Hapse bevolking niet als open en oprecht. Wij zijn er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Met aanleg van de Randweg Haps wordt de openheid van het landschap ernstig aangetast en een uniek landschap vernietigd. De plek waar wij nu wonen hebben wij vrijwel alleen gekocht vanwege het unieke, onbelemmerde uitzicht. Dat deze weg op een hoogte tot bijna 100 cm boven maaiveld wordt gelegd, is voor ons dan ook onaanvaardbaar, zowel uit het oogpunt van beperking van een vrij uitzicht als vanuit het oogpunt van overlast door verkeer. De Randweg maakt onze woonsituatie onaantrekkelijk en zorgt voor een sterke waardedaling van onze bezittingen in vergelijking met de huidige situatie,
2. De Randweg zal ernstige geluidshinder veroorzaken. De in het bestemmingsplan opgenomen geluidreducerende voorzieningen van 4 tot zelfs 8 m hoogte verminderen mogelijk de geluidshinder, maar zorgen voor onaanvaardbare beperkingen in het zicht,
3. We zien onvoldoende aandacht voor overige hinder door de Randweg, zoals trillingen, licht, fijnstof en andere luchtvervuiling. Verder beoordeelt de MER de veiligheidsrisico's als beperkt. Door groei van industrie gerelateerd verkeer is dit een risico waartegen terdege maatregelen genomen moeten worden.

4. De Randweg zorgt voor sterke aantasting van het economisch uitoefenen van onze landbouwactiviteiten. Dit heeft voor ons grote financiële gevolgen,
5. De aanleg van de weg zorgt mogelijk voor een ongunstige beïnvloeding van de waterhuishouding, waardoor ongeplande verdroging/vernatting kan optreden met opbrengstverliezen aan toekomstige oogsten tot gevolg en kan leiden tot onaanvaardbare schade aan de natuur.
6. Uit plannen is niet duidelijk hoe de inrichting van de Randweg er uitziet. Het lijkt dat een belangrijk recreatiegebied onaantrekkelijk en deels ontoegankelijk wordt. De Randweg vormt dan een onneembare barrière voor toegang tot natuurgebied, waardoor een aantrekkelijke mogelijkheid om te sporten, recreëren en ontspannen sterk wordt gehinderd. We vernemen graag in hoeverre hier in het plan rekening mee wordt gehouden.
7. De Randweg doorsnijdt het buurtschap Putselaar waardoor we geïsoleerd raken van onze directe buren. Voor burencontact zien we ons geconfronteerd met grote omrijafstanden,
8. Niet als minste ontstaat door de Randweg een groot gevoel van onveiligheid doordat kwaadwillende direct zicht krijgen op onze woningen en erven. We vrezen hierdoor doelwit van criminaliteit te worden,
9. Als advies willen we meegeven dat bij aanleg van de weg ook voorzieningen voor bijvoorbeeld een glasvezelnetwerk, kabel en in een aantal gevallen aardgas dienen te worden meegenomen en vragen wij uw aandacht voor het eenvoudig bereikbaar houden van Het Broek voor wandelaars, sporters, recreanten en fietsers.

We gaan er van uit dat u op basis van onze zienswijze de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt. Onverlet blijft onze mening dat de komst van de Randweg alleen verliezers oplevert en niet zou moeten worden gerealiseerd.

Hoogachtend,

W.G.M. Lukassen en W.L.M. Boumans

Aan burgemeester en wethouders
Gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA Cuijk

Haps, 5 september 2013

Betreft: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en plan-mer

Geacht college,

Sinds 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Wij hebben grote bezwaren tegen deze plannen.

Vooraf zijn wij er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Een uniek open gebied wordt door de Randweg vernietigd. Er treedt grote schade op aan, deels zeldzame, flora en fauna, ook in de ecologische hoofdstructuur,

2. Een belangrijk recreatiegebied wordt onaantrekkelijk en deels ontoegankelijk voor wandelaars, hardlopers, paardrijders en fietsers

3. Het wordt bijna onmogelijk gemaakt om richting Wanroij te fietsen. We worden dan geconfronteerd met grote omrijafstanden.

4. De Randweg zorgt voor grote overlast van geluid, fijnstof, stank en licht wat zorgt voor schade voor de gezondheid van bewoners. Dit effect wordt versterkt door de verhoogde aanleg van de weg, op plaatsen bijna 100 cm boven maaiveld. Tegen deze hinder worden nauwelijks maatregelen genomen en de genomen maatregelen zijn zeker onvoldoende,

5. Het wonen in ons buurtschap wordt door de Randweg onaantrekkelijker, wat zorgt voor een sterke waardedaling van onze bezittingen en sterk verminderd woongenot.

We gaan er van uit dat u op basis van onze zienswijze de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt.

Met vriendelijke groet,

Paul van Hulst en Babs Laureijs
Putselaarstraat 6
5443 NG Haps

B. Laureijs

Aan burgemeester en wethouders Gemeente Cuijk

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

Haps, 5 september 2013

Betreft: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en plan-mer

Geacht college,

sinds 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Wij hebben grote bezwaren tegen deze plannen.

Vooraf zijn wij er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Een uniek open gebied wordt door de Randweg vernietigd. Er treedt grote schade op aan, deels zeldzame, flora en fauna, ook in de ecologische hoofdstructuur,
2. Een belangrijk recreatiegebied wordt onaantrekkelijk én deels ontoegankelijk voor wandelaars, hardlopers, paardrijders en fietsers
3. Het wordt bijna onmogelijk gemaakt om richting Wanroij te fietsen.We worden dan gecontronteerd met grote omrijafstanden.
4. Een fantastisch uitzicht op natuur met mooie eiken bomen wordt ontnomen.
5. De Randweg zorgt voor grote overlast van geluid, fijnstof, stank en licht wat zorgt voor schade voor de gezondheid van bewoners. Dit effect wordt versterkt door de verhoogde aanleg van de weg, op plaatsen bijna 100 cm boven maaiveld. Tegen deze hinder worden nauwelijks maatregelen genomen en de genomen maatregelen zijn zeker onvoldoende,
6. De overlast van verkeer gaat nu naar mensen die in de afgelopen decennia een rustig liggende woning duur betaald hebben. Het wonen in ons buurtschap wordt door de Randweg onaantrekkelijker, wat zorgt voor een sterke waardedaling van onze bezittingen en sterk verminderd woongenot.

We gaan er van uit dat u op basis van onze zienswijze de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt.

Familie Geurts-Laureijs,

Putselaarstraat 9,

5443 NG HAPS

Aan burgemeester en wethouders Gemeente Cuijk

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

Haps, 5 september 2013

Betreft: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en plan-mer

Geacht college,

Vanaf 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Wij hebben grote bezwaren tegen deze plannen.

Vooraf zijn wij er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Een uniek open gebied wordt door de Randweg vernietigd.
2. De Randweg zorgt voor grote overlast van geluid, fijnstof, stank en licht wat zorgt voor schade voor de gezondheid van bewoners. Tegen deze hinder worden nauwelijks maatregelen genomen en de genomen maatregelen zijn zeker onvoldoende,
3. De overlast van verkeer gaat nu naar mensen die in de afgelopen decennia een rustig liggende woning hadden. Het wonen in ons buurtschap wordt door de Randweg onaantrekkelijker, wat zorgt voor een sterke waardedaling van onze bezittingen en sterk verminderd woongenot.

We gaan er van uit dat u op basis van onze zienswijze de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt.

Familie Geurts

Kijkuitspad 2A

5443 AG HAPS

Haps, 6 september 2013

Burgemeester en wethouders van de gemeente Cuijk
Postus 10 001
5430 DA CUIJK

Betreft : inspraakreactie tegen het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010 randweg Haps nummer NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VO01

Geacht college van B&W,

Hierbij willen wij onze bezwaren kenbaar maken tegen het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010 randweg Haps met het nummer NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VO01.

1. Wij wonen op de Wanroijseweg 5 te Haps. Door de randweg worden wij volledig afgesneden van het dorp Haps. Dit heeft vreselijk veel gevolgen voor ons sociale leven maar vooral op het sociale leven van onze kinderen.
2. Tevens maken wij ons ernstige zorgen over de overlast die wij zullen gaan ondervinden door de toekomstige geluidshinder. Onze leefomgeving wordt enorm verslechterd door de toename van de vervuiling door stikstof, fijnstof enzevoort.
3. Door de randweg in dit voorontwerpbestemmingsplan komt een gedeelte van mijn landbouwgrond aan de andere kant van de weg te liggen. Dit betekent dat ik helemaal moet omrijden om werkzaamheden voor mijn landbouwbedrijf uit te kunnen voeren. Dit kost gigantisch veel tijd en geld.
4. Daarnaast verkopen wij al jaren onze producten (eieren, aardappels etc) aan huis. Door de randweg moeten veel mensen omrijden via de rotonde en de parallelweg. Dit kost tijd en moeite waardoor het niet meer aantrekkelijk is om bij ons te stoppen en onze producten te kopen, hierdoor verliezen wij onze klanten en lopen wij inkomsten mis. Ook de klanten uit Wanroij zullen in de toekomst een andere route nemen zodat wij ook deze inkomsten derven. Deze randweg betekent een enorme aanslag op mijn bedrijfsvoering. Meer kosten en minder inkomsten.

Kortom voor ons is het voorontwerpbestemmingsplan buitengebied 2010 randweg Haps dat nu in procedure is gebracht onacceptabel. Wij maken ons ernstige zorgen over onze leefomgeving (luchtvervuiling, enorme overlast van geluidshinder, sociale afstand) en de continuïteit van ons bedrijf.

Wij vertrouwen erop dat u door ons bezwaar op dit voorontwerpbestemmingsplan de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt.

Met vriendelijke groet,

W. Beelen en M. Beelen-de Haas
Wanroijseweg 5
5443 NE Haps
0485 - 330724

[8327695590] Bevestigingsemail bestelling gemeente Cuijk

Van	ton.venhuizen@free.fr
Aan	Gemeente Cuijk
Cc	
Datum	6 september 2013 23:11:06
Bijlagen	Bezwaarschrift_voorontwerpbestemmingsplan_AHJV_20130906.pdf

BSN: 113048634

Het volgende product is besteld:

1x Bezwaar indienen
Let op: deze e-mail bevat alleen het product dat aan u is toegewezen!

Burger of Bedrijf	
Doet u deze aanvraag als burger of als bedrijf?	Burger
Contactgegevens	
Voornaam	Antonius H.J.
Tussenvoegsel(s)	*Geen antwoord ingevuld.*
Achternaam	Venhuizen
Huisnummer	3
Huisnummer toevoeging	*Geen antwoord ingevuld.*
Straatnaam	Kijkuitspad
Postcode	5443AG
Woonplaats	Haps
Telefoonnummer	0485323132
E-mailadres	ton.venhuizen@free.fr

Gegevens besluit

Wanneer heeft de gemeente het besluit bekendgemaakt?	30-07-2013
De datum waarop u dit bezwaarschrift indient is:	06-09-2013

In de wet staat dat u 6 weken de tijd heeft om bezwaar te maken tegen een besluit van de gemeente. Indien u na 6 weken bezwaar maakt, mag de gemeente uw bezwaarschrift 'nietontvankelijk verklaren'. Dat betekent dat de gemeente uw bezwaarschrift niet in behandeling hoeft te nemen. De termijn van 6 weken begint op de dag nadat de gemeente haar besluit heeft bekend gemaakt.

Tegen welk besluit maakt u bezwaar? Vul het nummer in.	NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VO01

Het nummer staat op de brief waarin de gemeente het besluit bekendmaakte. Het heet 'besluitnummer' of 'kenmerk besluit'. Maakt u bezwaar tegen een belastingaanslag van de gemeente? Dan heet het nummer 'biljetnummer'.

Wie heeft het besluit

genomen?	Het college van burgemeesters en wethouders
Waarover ging het besluit?	voorontwerpbestemmingsplan “Buitengebied 2010, randweg Haps”

Gegevens bezwaar

Waarom bent u het niet eens met het besluit?	Randweg, indien aangelegd volgens dit voorontwerpbestemmingsplan leidt tot ernstige geluidshinder, gezondheidsschade, milieuschade en omgevingsschade.

Heeft u documenten die nog duidelijker maken waarom u het niet eens bent met het besluit? Stuur ze dan mee. Dit kunt u in het scherm 'Bijlagen toevoegen' doen.

Bijlagen

Heeft u documenten die het nog duidelijker maken waarom u het niet eens bent met het

besluit? Voeg ze dan toe.

Schrijf op alle documenten de datum van uw bezwaar.

Kies ‘Bladeren’ om een bestand van uw computer op te zoeken en als bijlage toe te voegen	Bezwaarschrift_voorontwerpbestemmingsplan_AHJV_20130906.pdf

Haps, 6 september 2013

Burgemeester en wethouders van de gemeente Cuijk
Postus 10 001
5430 DA CUIJK

Betreft : inspraakreactie tegen het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010 randweg Haps nummer NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VO01

Geacht college van B&W,

Hierbij willen wij onze bezwaren kenbaar maken tegen het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010 randweg Haps met het nummer NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VO01.

Wij maken ons ernstige zorgen over de overlast die wij zullen gaan ondervinden door de toekomstige geluidshinder. Onze leefomgeving wordt enorm verslechterd door de toename van de vervuiling door stikstof, fijnstof enzevoort. Er zijn geen garanties afgegeven dat het geluid-armste-asfalt gebruikt zal gaan worden. Dit is het minste dat wij verwachten.

Maar ook het uitzicht wordt drastisch gewijzigd. De gemeente Cuijk heeft geen enkele toezegging gedaan om hiervoor maatregelen te nemen.

Wij maken ons ook zorgen over de veiligheid van de inwoners van Haps die per fiets naar Boxmeer reizen (voor school en/of werk). Ook het landbouwverkeer dat toch door de Kerkstraat zal blijven rijden, baart ons zorgen.

Kortom voor ons is het voorontwerpbestemmingsplan buitengebied 2010 randweg Haps dat nu in procedure is gebracht onacceptabel. Wij maken ons ernstige zorgen over onze leefomgeving (luchtvervuiling, enorme overlast van geluidshinder) en veiligheid van de inwoners van Haps.

Wij vertrouwen erop dat u door ons bezwaar op dit voorontwerpbestemmingsplan de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt.

Met vriendelijke groet,

W.J.J.M. van Osch en A.A.J. van Osch-Willems
Parallelstraat 12
5443 AE Haps

Haps, 05-09-2013

Betreft: Zienswijze Randweg Haps - Voorontwerp bestemmingsplan en planmer

Geacht college,

Sinds 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Als belanghebbende buurt Haps Zuid hebben we deze plannen bestudeerd en concluderen dat we grote bezwaren tegen deze plannen hebben.

Vooraf zijn wij er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Een uniek gebied wordt door de Randweg vernietigd. Er treedt grote schade op aan, deels zeldzame, flora en fauna, ook in de ecologische hoofdstructuur.
   Een aantal jaren geleden hebben we om meer verlichting gevraagd. Dit werd afgewezen omdat dit niet goed was voor de nachtdieren! Wij denken dat een rondweg voor de nachtdieren een véél grotere belasting is dan een viertal lantaarnpalen,
2. Een belangrijk recreatiegebied voor de bewoners van Haps wordt onaantrekkelijk en deels ontoegankelijk voor wandelaars en fietsers,
3. Het buurtschap Putselaar wordt doorsneden door de Randweg waardoor sociale isolatie ontstaat. Bewoners worden geconfronteerd met grote omrijafstanden naar buren en naar de dorpskern van Haps,
4. Er ontstaat een groot gevoel van onveiligheid binnen het buurtschap, doordat kwaadwillende lieden zicht hebben op onze woningen en erven, waardoor toename van diefstal en inbraak wordt gevreesd,
5. De Randweg zorgt voor grote overlast van geluid, fijnstof, stank en licht wat zorgt voor schade voor de gezondheid van bewoners. Dit effect wordt versterkt door de verhoogde aanleg van de weg, op plaatsen bijna 100 cm boven maaiveld.

Tegen deze hinder worden nauwelijks maatregelen genomen en de genomen maatregelen zijn zeker onvoldoende,
(voorheen werd er aangegeven dat de weg lager kwam te liggen)

6. De overlast van verkeer gaat nu naar mensen die in de afgelopen decennia een rustig liggende woning duur betaald hebben. Het wonen in ons buurtschap wordt door de Randweg onaantrekkelijker, wat zorgt voor een sterke waardedaling van onze bezittingen en sterk verminderd woongenot.
7. Er zal ook een waardevermindering van ons huis plaatsvinden. Hoe gaan we dit oplossen?
8. Wij hebben gekozen om hier te gaan wonen, voor de RUST. Die zal straks ver te zoeken zijn?....

Namens:

Fam Barten
Putselaarstaat 11 A
5443NG Haps

Aan college van burgemeester en wethouder, 06-09-2013

van de Gemeente Cuijk. Haps.

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en/of plan MER,

aanleg rondweg Haps.

Geachte Commissie.

Wij Fam. Rutten wonen op zoetsmeerstraat 1f 5443 NH te Haps.

In verband met de aanleg van de nieuwe rondweg om Haps wil ik U attent maken op het volgende.

Het verkeer komende uit Wanroy en Rijkevoort wat naar Cuijk moet zal veel meer gebruik maken van de zoetsmeerweg in Haps.

Dit omdat de wanroyseweg wordt omgeleid richting St. Hubert.

Hierdoor zal het verkeer in Wanroy al richting oosteind en broek via de zoetsmeerweg naar Cuyk rijden.

Ook van uit Rijkevoort wordt de rijkevoortseweg naar de bengels afgesloten.

Dit verkeer zal vanuit Rijkevoort de kapelstraat en laageindsedijk via de zoetsmeerweg naar Cuijk rijden.

Hierdoor zal verkeer en geluidshinder drastisch toe nemen.

Aan de achter zijde van ons perceel komt de rondweg.

Hierdoor krijgen wij ook meer geluidshinder en horizonvervuiling.

Wij verzoeken U hieraan strenge maatregelen te verbinden om de verkeer , geluidshinder en horizonvervuiling tot een minimum te beperken.

Hoogachtend.

H A M Rutten.

Zoetsmeerweg 1f. 5443 NH.

Haps.

Aan college van burgemeester en wethouder,

van de Gemeente Cuijk.

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en/of plan MER,

aanleg rondweg Haps.

Haps, 6 september 2013

Geachte Commissie.

Wij zijn Fam. Peters wonende op zoetsmeerweg 3, 5443 NH te Haps.

In verband met de aanleg van de nieuwe rondweg om Haps wil ik U attent maken op het volgende.

Het verkeer komende uit Wanroy en Rijkevoort wat naar Cuijk moet zal veel meer gebruik maken van de zoetsmeerweg in Haps.

Dit omdat de wanroyseweg wordt omgeleid richting St. Hubert.

Hierdoor zal het verkeer in Wanroy al richting oosteind en broek via de zoetsmeerweg naar Cuyk rijden.

Ook vanuit Rijkevoort wordt de rijkevoortseweg naar de bengels afgesloten.

Dit verkeer zal vanuit Rijkevoort de kapelstraat en laageindsedijk via de zoetsmeerweg naar Cuijk rijden.

Hierdoor zal verkeer en geluidshinder drastisch toe nemen.

Aan de achter zijde van ons perceel komt de rondweg.

Hierdoor krijgen wij ook meer geluidshinder en horizonvervuiling.

Wij verzoeken U hieraan strenge maatregelen te verbinden om de verkeer- en geluidshinder en horizonvervuiling tot een minimum te beperken.

Hoogachtend,

H.H.M. Peters

Zoetsmeerweg 3,

5443 NH Haps.

GEMEENTE CUIJK
09 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5390
CLUSTER RO

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

Gemeente Cuijk
De gemeenteraad
Postbus 10001
5430 DA CUIJK

Dellaertweg 1
Leiden

Telefoon (088) 462 37 00
Fax (088) 462 27 99
www.achmearechtsbijstand.nl

Datum
9 september 2013

Ons kenmerk
R207838770

Behandeld door
Mw. mr. drs. J.M. Stedelaar
Telefoon (088) 462 37 00
Fax (088) 462 27 99
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
Ma, di en do aanwezig.

Onderwerp
Inspraak voorontwerpbestemmingsplan
Buitengebied 2010, Randweg Haps

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

U heeft het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps ter inzage gelegd. De heer G.J.C. van Duijnhoven, Kijkuitspad 8, 5443 AG in HAPS is het hier niet mee eens. Zijn inspraakreactie licht ik toe in deze brief.

Feitelijke situatie
Door het opstellen van voorliggend bestemmingsplan wilt u de aanleg van de randweg Haps juridisch mogelijk maken. Cliënt wordt als dit bestemmingsplan werkelijkheid wordt, geconfronteerd met een drukke rondweg op korte afstand, namelijk slechts 100 meter van zijn perceel en woning. De nadelige invloed op zijn woon- en leefgenot is daarmee evident.

Noodzaak?
De aanleiding van deze rondweg is voor een groot deel de komst van het nieuwe industrieterrein Regionaal Bedrijvenpark Laarakker. Helder is dat er tot nog toe erg weinig belangstelling is vanuit bedrijven om zich hier te vestigen. De percelen staan nog steeds te koop. De vraag is dus of er wel een noodzaak is om de randweg te realiseren. Immers als het zware verkeer voorlopig niet in beduidende mate toeneemt, waarom dan een nieuwe dure randweg realiseren? Een nieuwe randweg doorkruist bestaande structuren en percelen, neemt veel ruimte in beslag en heeft een enorme impact op de omgeving. De noodzaak tot de aanleg van een nieuwe weg moet daarom goed worden afgewogen tegen de bestaande situatie. Nu de noodzaak ontbreekt, ligt het voor de hand de bestaande situatie te handhaven. Gegeven de omstandigheden is dit plan – op dit moment - in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Financiële haalbaarheid
Door de gemeente is onvoldoende onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. De kosten zouden voor rekening van de gemeente en de provincie komen. Een realisatieovereenkomst is nog niet gesloten volgens de toelichting van het plan. De gronden zijn nog niet verworven door de provincie. Inzicht in deze kosten is er dus nog niet. Daarbij komt dat de provincie op dit moment onvoldoende middelen heeft om gronden aan te kopen. Het heeft dan ook geen zin dit plan verder in procedure te brengen. Het is in elk geval niet onderzocht. De zorgvuldigheid vereist dergelijk onderzoek wel. Dat geldt ook voor het onderzoek naar de omvang van en aantallen planschadeclaims door de aanleg van de randweg.

Alternatief tracé 1
Uit de stukken blijkt niet duidelijk waarom nu uiteindelijk voor dit tracé is gekozen en niet voor tracé 1. Dat de keuze niet unaniem was blijkt uit de stemverhouding van 11 voor en 10 tegen. Tracé 1 ligt een stuk verder van de huidige bebouwing af. Vanuit het oogpunt van cliënt zouden er dan nauwelijks bezwaren tegen hebben bestaan.

De woning van cliënt heeft nu een vrije, landelijke en open situeringswaarde. Door alternatief 1 blijven de woning en het perceel beter in een landschappelijke omgeving liggen, dan wanneer de weg er vlak naast wordt gelegd, op slechts 100 meter afstand van de woning en perceel van cliënt.

Cliënt merkt in dit kader op dat het hem bevreemdt dat in de MER met name tracé 2 uitvoerig onderzocht lijkt te zijn. De andere opties waren kennelijk bij voorbaat geen serieuze opties voor de gemeente. Ok is het opvallend dat met een handtekeningenactie ruim 1.000 handtekeningen zijn opgehaald tegen tracé 2 en hier niets mee gedaan is.

Aantasting woongenot
Het nu gekozen tracé leidt tot aantasting van het woongenot van cliënten. Het gaat daarbij om het volgende. De weg komt dusdanig dicht bij hun woning dat hun uitzicht, privacy, rust en gezondheid verminderen. Het nieuwe plan leidt immers tot een forse toename van het aantal verkeersbewegingen nabij de woning van cliënten. De auto's komen vlak langs de woning, met alle geluidhinder, fijnstof, stank en lichthinder van dien. Nu hebben cliënten een ruim uitzicht over het open landelijke gebied. Na voltooiing van de plannen kijken cliënten vanuit hun woning uit op een weg met de noodzakelijke voorzieningen, zoals lichtmasten, en op het verkeer op die weg. Ook de bomenrijen langs de bestaande wegen moeten wijken bij de aanleg van de randweg en rotonde. Dit tast het bestaande uitzicht en de kwaliteit van de woonomgeving in ernstige mate aan. Een reden te meer om naar een tracé te zoeken waar minder overlast en schade te verwachten is.

Alternatieve oplossing
Cliënt vreest met name de gevolgen van de geluidsoverlast waarvan is gebleken dat deze de maximale grenzen overschrijdt. Er zijn maatregelen nodig. Deze dienen voor rekening van de gemeente te komen. Cliënt wil graag in dit vroege stadium geïnformeerd worden hoe de gemeente hier mee om gaat.

Waardevermindering woning
Cliënten vrezen dat hun karakteristieke woning in waarde daalt na realisering van de randweg. Cliënten zijn dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Cliënten stellen dat het plan zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Verzoek
Namens cliënten vraag ik u het ontwerpbestemmingsplan en het plan-mer niet in procedure te brengen of aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

Vragen?
Hebt u nog vragen of wilt u ons verder informeren? Neemt u dan gerust contact op met mij via onze klantenservice. Zij zijn te bereiken op (088) 462 37 00. U kunt ook een e-mail sturen naar klantenservice@achmearechtsbijstand.nl of faxen naar (088) 462 27 99. Denkt u eraan om in dat geval ons referentienummer R207838770 te vermelden?

Met vriendelijke groet,

Mw. mr. drs. J.M. Stedelaar

M. Blokland
Veldweg 15
5431 CH Cuijk

Cuijk, 8 september 2013

College van Burgemeester en
Wethouders van Cuijk
Postbus 10001
5431 DA CUIJK

Betreft: inspraakreactie

Geacht college,

Bij deze maak ik, namens de bewoner van de woning aan de Burgemeester Moorenstraat nr. 65, graag gebruik van de mogelijkheid in te spreken op het voorontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2010 Randweg Haps.

Het moge u duidelijk zijn dat de realisatie van de Randweg nabij de woning aan de Burgemeester Moorenstraat 65 van grote invloed is op het woongenot in de betreffende woning. De nu zeer idyllisch ligging van de woning, aan het einde van een doodlopende weg, landelijk gelegen nabij een beschermd stukje natuur, wordt ruw verstoord door de nieuwe randweg die deels over het bij de woning behorende perceel gaat.

Nog los van de waardevermindering als gevolg van het verlies van een deel grond, zal de rustige ligging van de woning geheel verdwijnen, met alle gevolgen van dien.
Waar je op dit moment niets hoort, ontstaat straks een geluidsniveau van de weg op de gevel dat de wettelijk toegestane grens met 1 dbA overschrijdt. Natuurlijk kunt u hier maatregelen voor nemen, maar dit laat onverlet dat de geluidstoename als gevolg van de weg een enorm toeneemt en het woonklimaat van de woning ernstig beïnvloed.
Naast het geluid zal de luchtkwaliteit ter plaatse flink verslechteren.

Het gevolg van de realisatie van de weg is dat de woning zijn unieke ligging en daarmee een zeer groot deel van de waarde verliest. Een financiële tegemoetkoming in de schade compenseert echter niet de verslechtering van het woonklimaat als zodanig. Ook het verlies als van het woongenot op de prachtige locatie is niet of nauwelijks in geld uit te drukken.

Gezien het uitgebreide voortraject inclusief een MER, zien wij in dat een brede afweging geleid heeft tot het nu vastgestelde tracé. Toch lijkt ons dat een alternatief tracé waarbij de aantasting van de woning beduidend minder is mogelijk moet zijn. Wij vragen u dit met klem te onderzoeken. Wanneer een alternatief in alle redelijkheid niet tot de mogelijkheden behoort, vragen wij u in overleg te treden aangaande de mogelijkheden de grote nadelige gevolgen van de nieuwe weg op de woning te verzachten. De mogelijkheden van een herontwikkeling van het perceel moeten daarbij niet op voorhand worden uitgesloten.

Hoogachtend,

Miguel Blokland

Miguel Blokland –T- 06-10218888 -@- mtablokland@gmail.com

Aan burgemeester en wethouders Gemeente Cuijk

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

Haps, 08 september 2013

Betreft: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en plan-mer

Geacht college,

Sinds 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Wij hebben grote bezwaren tegen deze plannen.

Vooraf zijn wij er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Een uniek open gebied wordt door de Randweg vernietigd. Er treedt grote schade op aan, deels zeldzame, flora en fauna, ook in de ecologische hoofdstructuur,
2. Een belangrijk recreatiegebied wordt onaantrekkelijk en deels ontoegankelijk voor wandelaars, hardlopers, paardrijders en fietsers.
3. Het wordt bijna onmogelijk gemaakt om richting Wanroij te fietsen. We worden dan geconfronteerd met grote omrijafstanden.
4. Een fantastisch uitzicht op natuur met mooie eiken bomen wordt ontnomen.
5. De Randweg zorgt voor grote overlast van geluid, fijnstof, stank en licht wat zorgt voor schade voor de gezondheid van bewoners. Dit effect wordt versterkt door de verhoogde aanleg van de weg, op plaatsen bijna 100 cm boven maaiveld. Tegen deze hinder worden nauwelijks maatregelen genomen en de genomen maatregelen zijn zeker onvoldoende.
6. Een aantal jaren geleden hebben wij de keuze gemaakt om te verhuizen naar een rustig liggende woning met goede uitrijmogelijkheden te paard. We hebben deze woning duur betaald. Door de Randweg wordt ons woongenot sterk verminderd. Een groot gedeelte van de argumentatie om deze woning te kopen wordt door de aanleg van de Randweg teniet gedaan. Naast een sterke vermindering van ons woongenot zorgt de Randweg tevens voor een sterke waardedaling van onze bezittingen.

We gaan er van uit dat u op basis van onze zienswijze de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt.

Barry van Breda en Isabel Theunissen

Putselaarstraat 11

5443 NG HAPS

Aan burgemeester en wethouders Gemeente Cuijk

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

Afzender

J.H.A. van Dijk / A.J. van Dijk

Wanroijseweg 1

5443 NE HAPS

Haps, 9 september 2013

Betreft: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en planmer

Geacht college,

Sinds 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Als belanghebbende hebben we deze plannen bestudeerd en concluderen dat we grote bezwaren tegen deze plannen hebben.

Wij zijn er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Met aanleg van de Randweg Haps wordt de openheid van het landschap ernstig aangetast en een uniek landschap vernietigd. De plek waar wij nu wonen hebben wij vrijwel alleen gekocht vanwege het unieke, onbelemmerde uitzicht. Dat deze weg op een hoogte tot bijna 100 cm boven maaiveld wordt gelegd, is voor ons dan ook onaanvaardbaar, zowel uit het oogpunt van beperking van een vrij uitzicht als vanuit het oogpunt van overlast door verkeer. De Randweg maakt onze woonsituatie onaantrekkelijk en zorgt voor een sterke waardedaling van onze bezittingen in vergelijking met de huidige situatie,
2. De Randweg zal ernstige geluidshinder veroorzaken. De in het bestemmingsplan opgenomen geluidreducerende voorzieningen van 4 tot zelfs 8 m hoogte verminderen mogelijk de geluidshinder, maar zorgen voor onaanvaardbare beperkingen in het zicht,
3. We zien onvoldoende aandacht voor overige hinder door de Randweg, zoals trillingen, licht, fijnstof en andere luchtvervuiling. Verder beoordeelt de MER de veiligheidsrisico's als beperkt. Door groei van industrie gerelateerd verkeer is dit een risico waartegen terdege maatregelen genomen moeten worden.
4. De Randweg zorgt voor sterke aantasting van het economisch uitoefenen van onze landbouwactiviteiten. Dit heeft voor ons grote financiële gevolgen,

5. De aanleg van de weg zorgt mogelijk voor een ongunstige beïnvloeding van de waterhuishouding, waardoor ongeplande verdroging/vernatting kan optreden met opbrengstverliezen aan toekomstige oogsten tot gevolg en kan leiden tot onaanvaardbare schade aan de natuur.
6. Uit plannen is niet duidelijk hoe de inrichting van de Randweg er uitziet. Het lijkt dat een belangrijk recreatiegebied onaantrekkelijk en deels ontoegankelijk wordt. De Randweg vormt dan een onneembare barrière voor toegang tot natuurgebied, waardoor een aantrekkelijke mogelijkheid om te sporten, recreëren en ontspannen sterk wordt gehinderd. We vernemen graag in hoeverre hier in het plan rekening mee wordt gehouden.
7. De Randweg doorsnijdt het buurtschap Putselaar waardoor we geïsoleerd raken van onze directe buren. Voor burencontact zien we ons geconfronteerd met grote omrijafstanden,
8. Niet als minste ontstaat door de Randweg een groot gevoel van onveiligheid doordat kwaadwillende direct zicht krijgen op onze woningen en erven. We vrezen hierdoor doelwit van criminaliteit te worden,
9. Als advies willen we meegeven dat bij aanleg van de weg ook voorzieningen voor bijvoorbeeld een glasvezelnetwerk, kabel en in een aantal gevallen aardgas dienen te worden meegenomen en vragen wij uw aandacht voor het eenvoudig bereikbaar houden van Het Broek voor wandelaars, sporters, recreanten en fietsers.

We gaan er van uit dat u op basis van onze zienswijze de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt. Onverlet blijft onze mening dat de komst van de Randweg alleen verliezers oplevert en niet zou moeten worden gerealiseerd.

Hoogachtend,

J.H.A. van Dijk en A.J. van Dijk

Aan:

Burgermeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Postbus 10001
5431 DA Cuijk

Fam B. Blom
Lokkantseweg 2
5443 PE Haps

Datum: 5 september 2013

Onderwerp: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en plan MER.

Geacht college,

Middels dit schrijven willen wij onze zienswijze indienen op het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied 2010, randweg Haps en het bijbehorende MER rapport.

Noodzaak aanleg van deze weg

Ten eerste bestrijden wij de noodzaak voor de aanleg van deze randweg. De ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Laarakker was de aanleiding om de randweg te willen realiseren. Percelen staan tot nu toe nog steeds te koop. De markt voor bedrijfsterreinen is niet goed op dit moment. Als het bedrijventerrein niet wordt gerealiseerd, althans niet in het tempo wat oorspronkelijk was voorzien, vervalt ook de noodzaak om deze weg te realiseren. Een nieuwe randweg doorkruist bestaande structuren en percelen, neemt veel ruimte in beslag en heeft een enorme impact op de omgeving. De noodzaak tot de aanleg van een nieuwe weg moet daarom goed worden afgewogen tegen de bestaande situatie. Nu de noodzaak ontbreekt, ligt het voor de hand de bestaande situatie te handhaven. Gegeven de omstandigheden is dit plan- op dit moment- in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Aantasting woongenot

Enkele jaren geleden hebben wij een woning gekocht in het landelijke buitengebied van Haps. Hier hebben wij enkele jaren veel tijd, werk en geld in gestoken om het op te knappen naar onze idealen, om hier vervolgens in alle rust te kunnen wonen en te genieten van de landelijke omgeving. Door de aanleg van een randweg direct naast onze woning, zal ons woongenot aanzienlijk aangetast worden op onderstaande punten.

- Horizon vervuiling.
- Akoestiek.
- Trillingen.
- Lichtinval.
- Luchtkwaliteit.
- Verkeersveiligheid.

Deze punten zullen wij hieronder één voor één toelichten, waarom wij het niet eens zijn met de realisatie van deze randweg en de gevolgen daarvan.

1. Horizon vervuiling.

   Wij wonen in een landelijk gebied, en hebben rondom uitzicht op akkers en weilanden. Dit gaat door de aanleg van de randweg veranderen. Ten eerste omdat we voor een groot deel uitzicht gaan krijgen op een drukke verkeersweg zowel achter, opzij als aan de voorzijde van onze woning en tuin. Ook de drukke rotonde die pal naast onze woning gesitueerd word, is hier debet aan.
   Onder horizon vervuiling verstaan wij ook het uitzicht op geluidswerende middelen en andere noodzakelijke voorzieningen, zoals lichtmasten en het verkeer op de weg.

2. Akoestiek.

   Buiten het feit of de geluidshinder binnen of buiten de voorkeurgrenswaarden valt, staat het als een paal boven water dat het wegverkeerslawaai aanzienlijk toeneemt in en rondom onze woning.
   Onder 5.2.3 akoestiek staat aangegeven dat er door Windmill Milieu en Management in 2013 een akoestisch onderzoek is uitgevoerd naar het wegverkeerslawaai. Onder rapportnummer P2011.018.01-11.

   Een aantal zaken in dit rapport zijn volgens ons niet juist en/of niet meegenomen. Dit staat voornamelijk vermeld in hoofdstuk 4 van dit rapport.

   Onder, 4.2.1 Aanleg nieuwe weg, staat in tabel 4.2 de geluidsbelasting en de overschrijding per woning vermeld. Onze woning heeft een dB van 54 met een overschrijding van 6 dB. Terwijl de woning aan Zoetsmeerweg 8, die exact op dezelfde afstand is gelegen van de nieuwe randweg een dB heeft van 58 met een overschrijding van 10 dB.
   Deze fout ligt aan het feit dat de dB berekeningen alleen vanaf de voorgevel getoetst zijn. Terwijl onze woning met de voor- zij en achtergevel naar deze weg ligt en dus gemeten moet worden vanaf alle gevels.
   Dit punt hebben wij al eerder aangegeven in een persoonlijk gesprek met afgevaardigden van de gemeente, bureau krachten en de provincie.
   Hierbij komt nog dat de parallelweg aan onze zijde van de randweg, veel drukker zal worden dan aan de kant van de Zoetsmeerweg 8. Dit doordat al het verkeer vanuit Rijkevoort voortaan over deze weg zal moeten, omdat de Bengels afgesloten word. Over de Parallelweg aan de kant van Zoetsmeerweg 8 komt alleen bestemmingsverkeer van een aantal woningen en landbouwverkeer voor een paar hectare landbouwgrond.
   Vervolgens zien wij in tabel 4.1 rekenresultaten aanleg parallelweg, dat de woning Zoetsmeerweg 8 daar een overschrijding heeft van 2 dB. En dat onze woning die op gelijke afstand ligt in deze tabel niet opgenomen is.

In het rapport wordt ook geen melding gedaan van het geluid bij een rotonde. Wij denken dat door het afremmen en weer optrekken van de voertuigen met name het zware vrachtverkeer de geluidsoverlast groter is dan het uitgangspunt van verkeer dat voorbij komt gereden met een snelheid van 80 km/uur.

4.2.2. Fysieke wijzigingen
Lokkantseweg in tabel 4.4 op pagina 12 is onze woning niet opgenomen.
Dit geldt ook voor de woning van onze buren op het adres Lokkantseweg 2b. Deze woning komt trouwens helemaal niet in dit rapport voor.
De nummering van de tabellen op pagina 12 en 13 kloppen niet 3 tabellen 4.4 en 2 tabellen 4.5.

4.3 Maatregelen.
De genoemde maatregelingen die getroffen kunnen worden om de geluidshinder te beperken, zijn een stiller wegdektype en geluidsschermen/wallen. Op onze woning is echter geen onderzoek gedaan of geluidsschermen nodig zijn. Bij woningen waar dit wel onderzocht is worden geluidsschermen/wallen al snel als niet doelmatig bestempeld. Dit blijkt echter een puur financiële kwestie te zijn. Dit vinden wij geen gegronde reden om mensen die nu vrij en rustig wonen, dan maar met een hoop lawaai op te zadelen. Er word wel veel geld uitgegeven om elk stukje natuur en boompje te compenseren. Maar voor de rust van de bewoners in het gebied te waarborgen is het al snel te duur. Natuurlijk vinden wij ook dat de natuur belangrijk is. Maar in onze ogen gaan de menselijke gedupeerde nog altijd voor op de natuur.

3. Trillingen.

Doordat de randweg en rotonde dicht bij onze woning komt te liggen. Verwachten wij dat trillingen die het verkeer, en met name het zware vrachtverkeer op deze weg veroorzaakt, in en rondom onze woning te voelen zijn. Dit vinden wij nergens in een rapportage terug.

4. Lichtinval.

De randweg zal vanaf de huidige kruisstraat een bocht maken naar de rotonde op de Zoetsmeerweg/ Lokkantseweg. Hierdoor zal al het verkeer dat er in de avond en nacht overheen rijd, met de koplampen recht bij ons achter de tuin en woning binnen schijnen. Vervolgens zal dit verkeer op de rotonde uitkomen en dan nog eens aan de zijkant onze tuin en woning binnen schijnen.

5. Luchtkwaliteit.

Hoewel het rapport aangeeft dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de plannen. Neemt bij onze woning door de aanleg van deze weg het fijn stof en stikstofdioxide gehalte fors toe ten opzichte van de huidige situatie.
Wij zijn bang dat dit onze gezondheid niet ten goede komt. Ook vervuiling van onze eigendommen, zoals de gevels en het dak van onze woning en bijgebouwen, erf verharding, auto's etc. zal hierdoor sterk toenemen.

6. Verkeersveiligheid.

Wij zijn er van overtuigt dat de verkeersveiligheid door het aanleggen van de randweg rondom onze woning sterk zal verslechteren. Dit komt doordat de verkeersintensiteit sterk toeneemt door de randweg. Ook is er voor gekozen om de aansluiting van de Bengels naar het RBL af te sluiten. Waardoor al het verkeer wat naar of van rijkevoort komt, nu ook via de zoetsmeerweg/parallelweg, of de lokkantseweg naar de rotonde langs onze woning zal moeten. Waardoor ook de verkeersintensiteid op de paralelweg en lokkantseweg sterk zal toenemen. Ook het landbouwverkeer zal nu niet meer via de Bengels bij percelen aan de andere kant van Haps kunnen komen. Dus ook het aantal landbouwvoertuigen zal hier sterk toenemen. Al met al word er zodoende een gevaarlijke verkeerssituatie gecreëerd met name voor de fietsers en onze kinderen die deze drukke rotonde en parallelwegen over moeten steken. Een aanleg van een fietstunnel zou deze problemen op kunnen lossen.

Waardevermindering

Door al deze nadelige gevolgen die wij zullen ondervinden door de aanleg van de randweg. Zal onze woning sterk in waarde dalen, en zal ons woongenot sterk verminderen. Als er doorgezet word met deze plannen, willen wij met de gemeente om tafel, om te kijken hoe dit gecompenseerd/opgelost word.
Tenslotte is woongenot is niet te koop.

Dit is onze zienswijze op het voorliggende plan. Mochten er nog vragen zijn over deze brief zijn wij bereid deze mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Fam B. Blom

BBlom

Gemeente Cuijk

t.a.v. Burgemeester en wethouders

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

Betreft: Inspraakreactie Voorontwerp bestemmingsplan/MER randweg Haps

Haps, 8 september 2013

Geacht college,

Hierbij wil ik reageren op het voorontwerpbestemmingsplan/MER randweg Haps. Ik ga eerst in op het plan in het algemeen en daarna op de gevolgen voor ons agrarisch bedrijf.

Algemeen

1. In het MER worden de alternatieven niet volledig beschreven. Er is geen ontwerptekening (alleen lijnen op de kaart en dwarsprofielen) en er wordt niet aangegeven welke verbindingen er in een alternatief in stand blijven en welke verdwijnen. Er wordt alleen ingegaan op de aansluitingen op de randweg, niet op de relaties die door de randweg verstoord worden. Op deze wijze is een accurate effectbeschrijving en –beoordeling niet mogelijk. De effecten voor doorstroming en bereikbaarheid zijn hiermee niet volledig.
2. Het voorgenomen alternatief heeft 2 nadelen die niet in de plannen opgelost worden: er ontstaat een sluiproute Steenakkerstraat – Beerseweg - Wildsestraat en de verkeersbelasting op het wegvak tussen de rotonde bij het RBL en de A73 is te hoog. Laat zien welke maatregelen genomen worden om deze nadelen op te lossen en laat zien dat de aanvullende maatregelen niet elders tot problemen gaan leiden. Anders rijdt er straks verkeer door straten die daar niet op berekend zijn en loopt de nieuwe randweg vast en blokkeert Haps, het RBL en de A73. Bovendien ontstaat dan extra sluipverkeer. Zorg dat de oplossing voldoende reservecapaciteit heeft, zodat er geen moeilijkheden ontstaan als de verkeershoeveelheden hoger uitvallen dan voorspeld.
3. De effectbeoordeling in hoofdstuk 6.2 van het MER hoofdrapport is niet transparant en niet-navolgbaar. Verschillen in effecten tussen de alternatieven worden in de tekst niet verklaard; hierin wordt alleen ingegaan op 1 of 2 alternatieven. Zo is niet duidelijk waarom het ene alternatief 2 minnen scoort en het andere 1 min. De kwalitatieve effectbeoordeling wordt niet beschreven zodat niet duidelijk is welke redenering heeft geleid tot de effectbeoordeling. Daarnaast zijn niet voor alle effecten klassen weergegeven die vertaald worden naar de 7-puntsbeoordelingsschaal.

4. Het kentekenonderzoek uit 2010 geeft tegenstrijdige informatie ten opzichte van de rest van het MER. Het aandeel doorgaand verkeer is hierin maar 22 – 29% , terwijl op p. 96 van deel B (effectstudies MER) wordt gesproken over een aandeel van 80 – 85 % doorgaand verkeer op de traverse in 2025. Hoe kan dit en hoe is dit kentekenonderzoek verder gebruikt in het onderzoek? Het nut van de randweg hangt immers samen met een groot aandeel doorgaand verkeer.
5. De stelling dat de randweg herkomst/bestemmingsverkeer naar Haps moet afwikkelen is niet juist. Dit verkeer komt hoe dan ook in Haps uit en in veel gevallen op de oude N264 traverse omdat van daaruit het verkeer over de aangrenzende straten verdeeld wordt. De randweg is hoofdzakelijk van nut voor het doorgaand verkeer. Daar moet ook op beoordeeld worden.
6. Alternatief 2 zou meer verkeer uit de Kerkstraat wegtrekken dan andere alternatieven. Dit is niet waar. Dat gebeurt echter maar voor 200 – 1000 motorvoertuigen in alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 en voor 100 – 1.800 motorvoertuigen in alternatief 3. Alternatief 3 trekt dus het meeste verkeer weg uit de Kerkstraat. Waar komen de resterende 2000 voertuigen die in alternatief 2 en 3 op de randweg rijden vandaan?
7. De bijlagen bij het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn niet te lezen zonder legenda en titel. En dat terwijl deze bijlagen de basis van de effectbepaling vormen.
8. De barrièrewerking voor de landbouw in alternatief 2 is eveneens groot. Het verschil in beoordeling met de dubbel – voor alternatief 1 op p. 150 wordt niet verklaard. Bovendien zijn er geen maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Hiermee wordt niet aan de randvoorwaarde om de bereikbaarheid van de gronden aan weerszijden van de weg te garanderen voldaan. Daarmee is de barrièrewerking op dit wegvakgedeelte maximaal.
9. De doorsnijding van de huiskavel van ons bedrijf aan de St.Hubertseweg 3 is groter dan aangegeven in het MER. Ook het aangrenzende wit gelaten perceel hoort tot de huiskavel (p. 81 deel A).
10. De Passende beoordeling is tegenstrijdig: de depositie tussen 2017 en 2020 op de Oeffelter Meent is te hoog, maar dat zou niet erg zijn en schadelijk zijn voor de vegetatie, terwijl een te hoge depositie in 2025 wel schadelijk is. Hoe kan dit en in welke staat is de vegetatie in 2025, nadat de depositie jaren te hoog is geweest?
11. Het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is niet in alle alternatieven gelijk volgens tabel 6.6 deel A en tabel 3.40 deel B (het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is in alternatief A2, A3 en A4 lager). Dit kan niet als de omvang van het studiegebied gelijk blijft. Hierdoor zijn de effecten niet vergelijkbaar.

Op basis van het bovenstaande concludeer ik dat geen volledige en juiste informatie beschikbaar is geweest ten tijde van de keuze voor het voorkeursalternatief. De onderbouwing van het tracé in het voorontwerpbestemmingsplan is daarmee onvoldoende. Ik vraag u om het voorkeursalternatief met de juiste informatie te heroverwegen.

Ik heb grote bezwaren tegen het voorkeursalternatief, want het doorkruist de gronden van ons bedrijf. Dat is overigens een melkveehouderij en geen akkerbouwbedrijf zoals op p. 71 in deel B effectstudies is aangeduid. Mocht het voorkeursalternatief verder in procedure gaan, dan wens ik de volgende aanpassingen aan het ontwerp:

1. Verschuif het tracé zover mogelijk naar de hoek van mijn huiskavel, zodat er geen eigendom meer aan de overzijde van de weg resteert en het grondverlies zo beperkt mogelijk is.
2. Maak een parallelweg aan de noordzijde van de randweg met een uitrit van mijn gronden naar de parallelweg.
3. Als er nog gronden aan de overkant van het tracé blijven liggen, moeten ze bereikbaar worden gemaakt.

In het huidige plan is geen ontsluiting van mijn gronden opgenomen, waardoor de bereikbaarheid van mijn percelen niet is gewaarborgd. Dit is in tegenspraak met hetgeen in hoofdstuk 3 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen.

Hoogachtend,

Fam. Graat

St. Hubertseweg 3

5443 ND Haps

Aan: Gemeente Cuijk

t.a.v. Burgemeester en Wethouders

Louis Janssenplein 1

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

Van: JPC Ingenbleek

Lokkantseweg 4

5443 PE HAPS

BSN: 166757500

T: 0630057221

Haps, 2 september 2013

Betreft: Inspraakreactie tegen voorontwerpbestemmingsplan en MER Randweg Haps.

Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om een inspraakreactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan en MER Randweg Haps.

Het gaat o.a. om de nieuw aan te leggen "lage gemengde veldhaag"gesitueerd tussen de Balkloop en het Duits Lijntje. Ik heb zelf gronden liggen direct grenzend aan de Lokkantseweg (tussen huisnummer 2 en 4). De bereikbaarheid van de percelen via de Lokkantseweg is dan niet meer mogelijk, waar dit op dit moment wel mogelijk is, en waar ook gebruik van wordt gemaakt. Tussen het zandpaadje (gesitueerd recht tegenover Lokkantseweg 3) en mijn bedrijf op de Lokkantseweg 4 zijn een tweetal "perceelstoegangen" over de sloot middels een duiker welke dan niet meer bereikbaar zijn, of men moet daar weer twee dassentunnels onder door leggen.

Een gemengde veldhaag bied voor mijn bedrijf dus een grote bedreiging en de nut en noodzaak daarvan zijn niet aanwezig. Op dit moment is er ook geen veldhaag aanwezig tussen Lokkantseweg en Duits Lijntje en de das weet schijnbaar toch het Duits lijntje prima te vinden. Daarnaast maak ik me grote zorgen om de verkeersveiligheid op de Lokkantseweg voor met name de fietsers die door de veldhaag minder zichtbaar worden. Daarnaast zal door de veldhaag de berm ook smaller worden waardoor passage van grote voertuigen zeker moeizaam en gevaarlijk zal verlopen. Gezien de verwachte toename van het verkeer op de Lokkantseweg is dit een situatie welke we zeker niet willen.

Onderhoud van deze veldhagen zal gezien mijn ervaring met de diverse houtwallen in de omgeving zeker niet frequent plaatsvinden waardoor deze snel te hoog en te breed worden, wat ook niet gewenst is.

Tevens maak ik me grote zorgen over de veldhagen welke nu gesitueerd worden aan de noordzijde van de Lokkantseweg (op de percelen van het melkveebedrijf Selten-van Creij VOF). Deze zorgt voor een nog grote versnippering van de huiskavel, en biedt geen mogelijkheden om de percelen beter bewerkbaar te krijgen. Eventuele slootverlegging is dan niet meer mogelijk.

In de voorontwerp bestemmingsplan staat daarnaast ook beschreven dat de verharde zandpad van lokkantseweg 5 zijn functie zal verliezen. Deze is echter noodzakelijk voor dit melkveebedrijf.

Gaarne wil ik een en ander ook mondeling toelichten. Mocht dit op dit moment niet mogelijk zijn, dan wil ik wel de garantie dat ik dit op een later moment wel kan.

Met vriendelijke groeten,

JPC Ingenbleek

College van B&W
Postbus 10.001
5430DA Cuijk

Familie Van den Boogaart
Parallelstraat 24
5443 AE Haps

Betreft: Bezwaarschrift rondweg Haps

Datum: 7-9-2013

Geachte heer/mevrouw, Geachte Lezer,

Naar aanleiding van mijn bezoek aan de informatie avond omtrent de aan te leggen rondweg in Haps van donderdag 29 augustus jl., stuur ik u hierbij mijn bezwaarschrift.

Sinds 2008 wonen wij als gezin met veel plezier aan de Parallelstraat in Haps. We hebben destijds bij de aanschaf van een/deze woning bewust gekeken naar een aantal zaken, waaronder; ruimte, omgeving, ligging, verkeer, uitzicht, milieu en rust. Op de Parallelstraat 24 hebben wij gevonden wat we zochten; aan de rand van de kom, weinig direct verkeer voor de deur, ligging op het zuiden met prachtig uitzicht over weilanden. Dit brengt een veilige en rustige situatie met zich mee voor onze opgroeiende kinderen (0, 2, 2); zowel met oog op verkeer als milieu/gezondheidsredenen, maar ook de rust van het platte land; overdag is het maximale geluid wat je hoort een sporadische tractor. In de avond en nacht heerst er rust en stilte. Een eigen meting komt uit op rond de +/- 35 dB. Al deze dingen vallen voor ons onder het woongenot.

De huidige grote aantallen verkeer door de bebouwde kom hebben op ons persoonlijk geen impact; er is een zebrapad en er staan flitskasten (die het overigens al bijna een jaar niet doen), dat is voldoende voor ons. Verder ervaren we er geen hinder van. Het belang van de rondweg begrijp ik, en sta ik ook niet tegen. De impact die het echter gaat hebben op het voor ons zo belangrijke woongenot is voor mij echter onacceptabel. Hiermee doel ik met name op; de wijziging van het uitzicht, hinder door licht (door koplampen, met name 's-nachts), de forse toename van uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof, en het belangrijkste; de forse toename van geluidsoverlast!

Zoals eerder aangegeven is het erg rustig waar wij wonen, wat een bewuste keuze is geweest. Dit gaat fors veranderen. De gemeente geeft aan geen geld te hebben om geluidsschermen/wallen te willen plaatsen; hier kan ik niet mee leven, er is altijd een potje te vinden (zo niet nu, dan garanties vor de toekomst).
Een maatregel om geluid te dempen zou zijn te kiezen voor stiller asfalt, maar ook hier zijn diverse gradaties in en er staan geen keuzes vast. Ook wordt er nergens vermeld dat "stil-asfalt" na 5-6 jaar door vervuiling lang niet meer dezelfde eigenschappen kent. Een weg zou elke 3-4 jaar compleet gereinigd moeten worden maar dat wordt ongetwijfeld niet gedaan. De maximale snelheid verlagen naar 60 km/h zou ook nog een optie zijn.

Een alternatief wat de overheid heeft betreft te kiezen een procedure op te starten plaatselijk de wettelijk toelaatbare geluidsnormen op te mogen hogen. In beide gevallen stapt de overheid wel **erg gemakkelijk** over de wijzigingen in mijn woongenot heen! Overschrijding van limieten of niet; het verschil is **te groot!** Hiermee kan ik niet akkoord gaan zonder extra maatregelen. Graag denk ik mee in een oplossing, want ik begrijp de belangen van de rondweg, maar ik kan en wil niet klakkeloos akkoord gaan met de impact die het op mijn woongenot gaat hebben. Wij hebben dit huis begin 2008 gekocht voor het volle pond (er was toen nog geen crisis), om juist deze mate van rust te kunnen hebben. We zitten bijna elke avond buiten en slapen met open ramen; die rust willen we graag zo houden. We werken er hard voor en hebben destijds deze hoge hypotheek niet voor niets genomen, laat staan de waardevermindering van ons pand.

Daarom wil ik me sterk maken om alsnog extra geluidsverminderende maatregelen te nemen, zoals bijvoorbeeld een geluidswal op te nemen in de planning; ik kijk liever naar een groene heuvel dan naar voorbij razende auto's. Zeker omdat alle voortuigen tussen de rotondes veel zullen optrekken en afremmen, wat veel geluidsoverlast met zich mee gaat brengen.

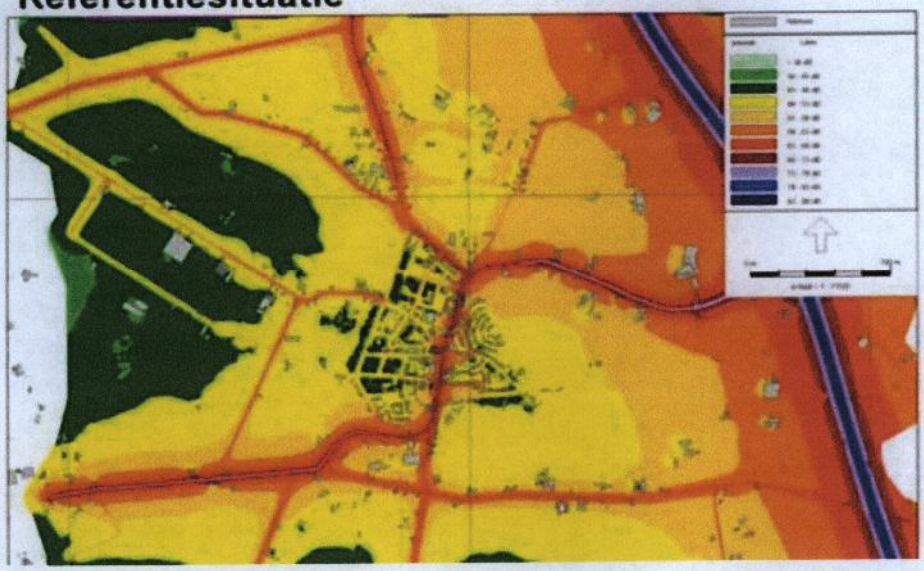
Ik kijk uit naar uw reactie. Alvast bedankt en een prettige dag gewenst.

7-9-'13

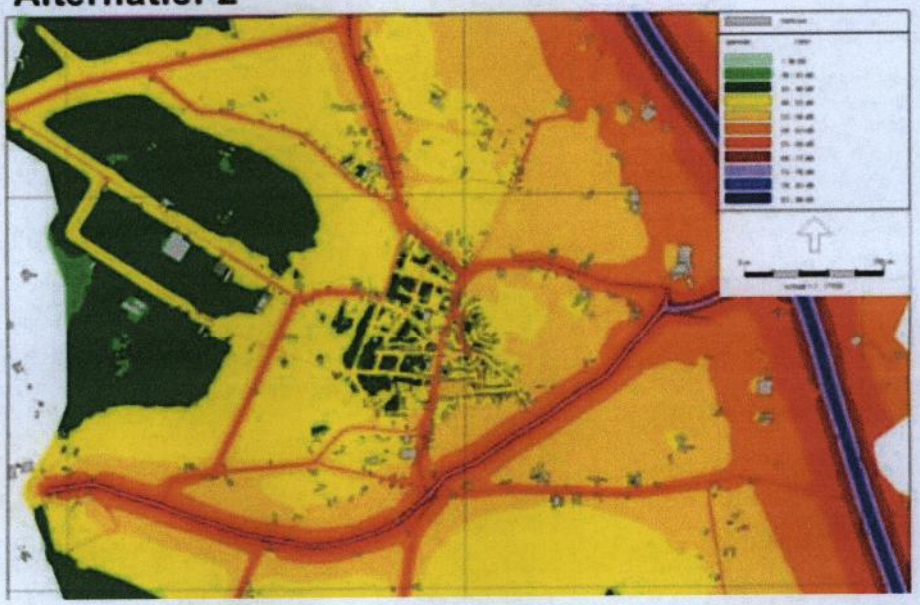
Met vriendelijke groet,

Michel van den Boogaart

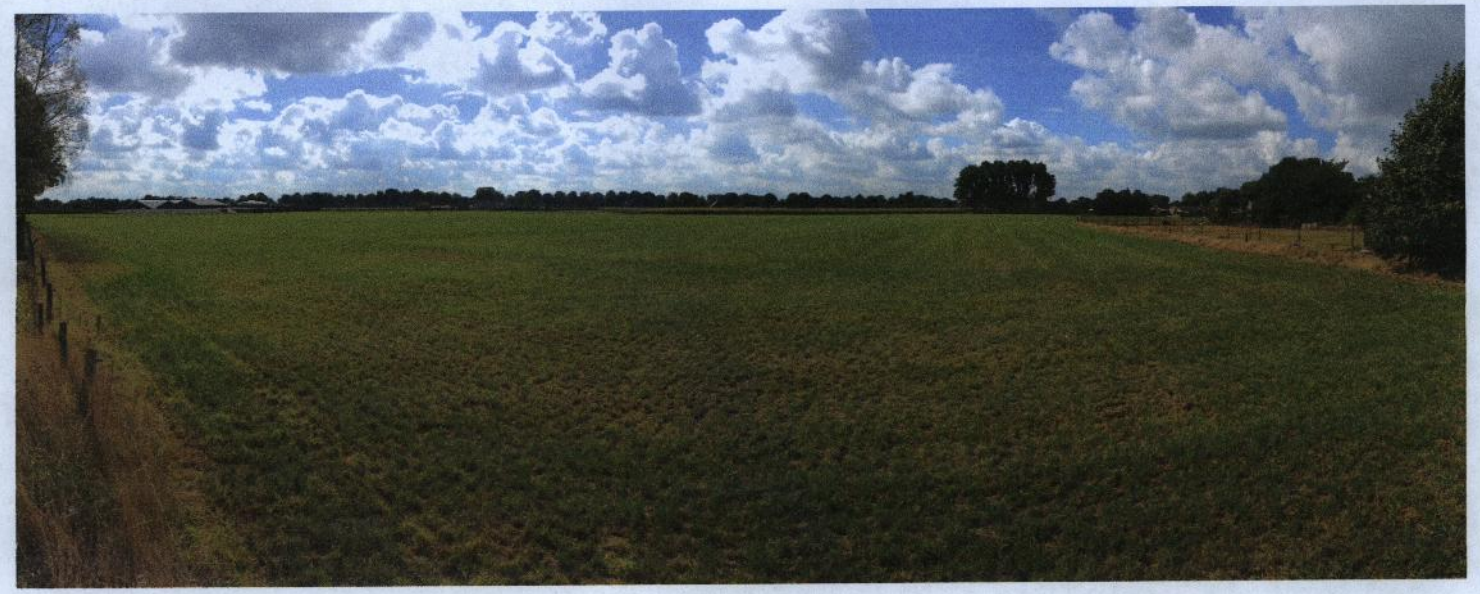
Referentiesituatie



Alternatief 2



Huidig uitzicht



College van B&W
Postbus 10.001
5430DA Cuijk

Dhr. T. Weemen en Mevr. M. Romme
Parallelstraat 22b
5443 AE Haps

Betreft: Bezwaarschrift rondweg Haps

Datum: 08-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van de informatie omtrent de aan te leggen rondweg in Haps, sturen wij u hierbij ons bezwaarschrift.

Eind vorig jaar hebben wij een huis gekocht aan de parallelstraat waar wij nu als jong gezin met plezier wonen. Bij de aankoop van de woning hebben we bewust gekeken naar een aantal zaken, waaronder; ruimte, omgeving, ligging, verkeer, uitzicht en rust. Op de Parallelstraat 22b hebben wij gevonden wat we zochten; aan de rand van de kom, weinig direct verkeer voor de deur, ligging op het zuiden met prachtig uitzicht over weilanden. Wonen in de kern maar het gevoel hebben dat je met je achtertuin helemaal vrij zit. Dit brengt een veilige situatie met zich mee voor ons opgroeiend kind; zowel met oog op verkeer als milieu/gezondheidsredenen. Maar ook de rust van het platte land; overdag is het maximale geluid wat je hoort een tractor of spelende kinderen. In de avond en nacht heerst er rust en stilte. Een eigen meting komt uit op rond de +/- 35 dB. Al deze dingen vallen voor ons onder het woongenot.

De grote aantallen verkeer door de bebouwde kom hebben op ons persoonlijk geen impact; er is een zebrapad en er staan flitskasten, dat is voldoende voor ons. Verder horen we daar niets van. Het belang van de rondweg begrijpen we, en staan wij ook niet tegen. De impact die het echter gaat hebben op het voor ons zo belangrijke woongenot is voor ons echter onacceptabel. Hiermee doelen wij met name op; de wijziging van het uitzicht, hinder door licht (door koplampen, met name 's-nachts), de forse toename van uitstoot van uitlaatgassen en de forse toename van geluidsoverlast!

Zoals eerder aangegeven is het rustig waar wij wonen, wat een bewuste keuze is geweest. Dit gaat fors veranderen. De gemeente geeft aan geen geld te hebben om geluidsschermen te willen plaatsen, hier kunnen wij niet mee leven; er is vast een potje te vinden. Een alternatief zou zijn te kiezen voor stiller asfalt, maar ook hier zijn diverse gradaties in en er staan geen keuzes vast. Ook wordt er nergens vermeld dat "stil-asfalt" na 5-6 jaar door vervuiling lang niet meer dezelfde eigenschappen kent. Een weg zou elke 3-4 jaar compleet gereinigd kunnen worden maar plannen daarvoor zijn ons nog niet kenbaar gemaakt. Wij maken ons zorgen en kunnen niet akkoord gaan met alleen stilasfalt!

Een alternatief betreft te kiezen een procedure op te starten om plaatselijk de wettelijk toelaatbare geluidsnormen op te laten hogen. In beide gevallen stapt de gemeente wel makkelijk over de wijzigingen in ons woonplezier heen! Hiermee kunnen wij niet akkoord gaan. Graag denken wij mee in een oplossing, want wij begrijpen de belangen van de rondweg, maar wij kunnen en willen niet akkoord gaan met de voorlopige plannen. Wij vinden dat de gemeente mee moet denken om het woonplezier in de gemeente Cuijk zo hoog mogelijk te houden.

Daarom willen wij ons sterk maken om alsnog een geluidswal op te nemen in de planning. Zeker omdat alle voortuigen tussen de rotondes veel zullen optrekken en afremmen, wat ergernis met zich mee gaat brengen met het oog op geluidshinder en uitzicht.

Een ander punt waarover wij ons zorgen maken is dat er volgens wandelaars dassen zouden wonen aan het oude spoor wat aan het kijksuitpad grenst. Aangezien de das en de burcht door de flora en faunawet wordt beschermd in Nederland vragen wij ons af of de dassen daar wonen, mocht dit zo zijn dan moeten zij ook beschermd worden tegen de nieuwe rondweg.

Wij kijken uit naar uw reactie. Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

Twan Weemen en Mieke Romme
Parallelstraat 22b
Haps

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA Cuijk

Haps, 9 september 2013

Betreft: Inspraakreactie op het Voorontwerpbestemmingsplan en Plan-mer Randweg Haps

Geachte burgemeester en wethouders,

Hierbij wil ik mijn bezwaren kenbaar maken tegen het voorontwerpbestemmingsplan en plan-mer betreffende Randweg Haps.

Als tuinder exploiteer ik de op huisverkoop gerichte snijbloemen- en perkplantenkwekerij 'Hen's Perkplanten', aan de Stokvoortsestraat 3 te Haps.

Ik constateer, dat

1. de directe verbinding van Oeffeltseweg naar Stokvoortsestraat wordt afgesloten.
2. mijn bedrijf voor huisverkoop alleen via een grote en lange omweg bereikbaar wordt.
3. door ongunstiger ligging t.o.v. doorgaande wegen mijn toekomstige omzet huisverkoop fors zal dalen.
4. ook de afzet naar de veiling duurder wordt door toenemende transporttijden en kilometers.
5. op mijn bedrijf een forse inkomensschade wordt voorzien als plannen onveranderd worden uitgevoerd.

Vanwege bovenstaande wil ik U vragen om de directe verbinding van Oeffeltseweg naar Stokvoortsestraat te handhaven. Daarmee kan ik mijn tuindersbedrijf met huisverkoop voortzetten zonder direct risico van inkomensschade.

Op verzoek ben ik gaarne bereid mijn bezwaren nader toe te lichten.

Hoogachtend,

H.T.E. Thoonen
Stokvoortsestraat 3
5443 PH Haps
Tel.: 0485-371219

Aan burgemeester en wethouders Gemeente Cuijk

Postbus 10.001

5430 DA Cuijk

Haps, 5 september 2013

Betreft: Zienswijze Randweg Haps – Voorontwerp bestemmingsplan en planmer

Geacht college,

Sinds 31 juli 2013 liggen het voorontwerp bestemmingsplan en voorontwerp plan-mer voor de Randweg Haps ter inzage. Als belanghebbende buurt Haps Zuid hebben we deze plannen bestudeerd en concluderen dat we grote bezwaren tegen deze plannen hebben.

Vooraf zijn wij er nog steeds van overtuigd dat er betere alternatieven voor de geplande Randweg zijn, omdat deze alternatieven voor een betere verkeersafwikkeling in de kern en richting Cuijk zorgen. Heroverweging van deze keuze geniet dan ook onze voorkeur.

Mochten de huidige plannen doorgezet worden, dan willen wij hierbij onze zienswijze op deze plannen inbrengen:

1. Een uniek gebied wordt door de Randweg vernietigd. Er treedt grote schade op aan, deels zeldzame, flora en fauna, ook in de ecologische hoofdstructuur,
2. Een belangrijk recreatiegebied voor de bewoners van Haps wordt onaantrekkelijk en deels ontoegankelijk voor wandelaars en fietsers,
3. Het buurtschap Putselaar wordt doorsneden door de Randweg waardoor sociale isolatie ontstaat. Bewoners worden geconfronteerd met grote omrijafstanden naar buren en naar de dorpskern van Haps,
4. Er ontstaat een groot gevoel van onveiligheid binnen het buurtschap, doordat kwaadwillende lieden zicht hebben op onze woningen en erven, waardoor toename van diefstal en inbraak wordt gevreesd,
5. De Randweg zorgt voor grote overlast van geluid, fijnstof, stank en licht wat zorgt voor schade voor de gezondheid van bewoners. Dit effect wordt versterkt door de verhoogde aanleg van de weg, op plaatsen bijna 100 cm boven maaiveld. Tegen deze hinder worden nauwelijks maatregelen genomen en de genomen maatregelen zijn zeker onvoldoende,
6. De overlast van verkeer gaat nu naar mensen die in de afgelopen decennia een rustig liggende woning duur betaald hebben. Het wonen in ons buurtschap wordt door de

Randweg onaantrekkelijker, wat zorgt voor een sterke waardedaling van onze bezittingen en sterk verminderd woongenot.

7. Voor betreft onze woning is de situatie dat het huis stamt uit 1873 met een sporenkap met rietbedekking. Rietbedekking is weliswaar een goede warmteisolatie maar wat geluid reductie betreft in de bestaande situatie lang niet afdoende voor de geluidssituatie die gaat komen met de rondweg de binnen situatie zal onleefbaar worden.
8. Voor de buitensituatie geld dat er na realisatie rondweg er op geen enkele mogelijkheid valt te ontkomen aan de hinder, en geluidsoverlast, en het buiten zijn zal op een onacceptabel zijn.

We gaan er van uit dat u op basis van onze zienswijze de huidige plannen heroverweegt en zo tot een beter besluit komt.

Familie Van Riet, Kruisstraat 3, 5443 AS HAPS

College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 10001
5430 DA Cuijk

AANTEKENEN

Betreft: bezwaarschrift i.v.m. aanleg randweg Haps.

Geacht College van B&W,

Bij deze wil ik bezwaar aantekenen tegen de aanleg van de randweg, op ongeveer 130 meter aan de achterzijde en een rotonde op ongeveer 120 meter aan de zijkant, van mijn perceel aan de Putselaarstraat 1B te Haps. Buiten afnemen van het woongenot zal ook de waarde van mijn pand afnemen.

Navolgende punten zijn hiervoor de reden:

- toename van geluid t.g.v. wegverkeer aan de achterzijde van 53 dB. Momenteel alleen akkerbouw met sporadisch geluid van agrarisch verkeer. Door de aan te leggen randweg continue geluidsoverlast. Wij gaan er al vanuit dat er voor het stilste wegdektype wordt gekozen.
- Door de aanleg van een rotonde t.p.v. de aansluiting Zoetsmeerseweg, Lokkantseweg, Putselaarstraat zal er veel geluidsoverlast zijn t.g.v. remmend en optrekkend wegverkeer.
- Luchtverontreiniging, stikstof verhoging en fijnstof verhoging, zijn negatieve onderdelen voor de gezondheid van mijn gezin.
- Momenteel kijk ik vanuit mijn achtertuin over een landelijk natuurschoon met voornamelijk zandpaden. Straks ligt er 48 meter breed, de provinciale weg met aan weerszijde een parallelrijbaan.
- Onze 3x dagelijkse wandeling met de hond rondom achter ons woonhuis door de akkerbouw en weilanden zal straks helemaal niet meer kunnen daar wij onze hond niet meer vrij rond kunnen laten lopen langs druk wegverkeer.

Bij deze verzoek ik u zoveel mogelijk rekening te houden met mijn bezwaar en overlast argumenten en maak bij deze tevens aanspraak op planschade.

Hoogachtend verblijven wij

W.J.A.P. van der Ligt
Putselaarstraat 1B
5443NG Haps

D.d. 10 september 2013

TENNISVERENIGING "DE ZOETSMEER" HAPS

Ingeschreven K.v.K. 's-Hertogenbosch nr. 40215811
Rabobank Land van Cuijk Noord
Rekeningnummer: 11.91.08.119
Website: home.hetnet.nl/~tvdezoetsmeer/

opgericht: 27 april 1961
lid KNLTB

Burgemeester en Wethouders Gemeente Cuijk

Postbus 10.001

5430 DA CUIJK

Haps 10 september 2013,

Betreft : Voorontwerpbestemmingsplan Randweg Haps

Geacht college,

Het bestuur van Tennisvereniging De Zoetsmeer maakt bezwaar tegen het voorontwerpbestemmingsplan Randweg Haps vanwege de bereikbaarheid van de tennisbanen gelegen aan de Zoetsmeerweg 14 te Haps. In de randweg is ter hoogte van de Putselaarstraat Zoetsmeerweg een grote rotonde gesitueerd, waar het gemotoriseerde verkeer met 80 km per uur naar toe komt rijden. De fietsers moeten ook van deze rotonde gebruik maken om verder te kunnen naar de tennisbanen. Wij als bestuur zien dit als een zeer gevaarlijke situatie, waar zeker een keer ongelukken van komen als dit zo wordt uitgevoerd. Wij zijn van mening dat hier toch zeker een andere oplossing voor moet komen.

Wij hebben hier zeker ook over nagedacht en geven u hierbij onze zienswijze om dit alles misschien zelfs wel goedkoper, maar toch zeker veiliger uit te voeren nl:

1. Een fiets- loopbrug aanleggen Haps richting Rijkevoort over de randweg, zodat de wandelaars en fietsers de nieuwe randweg veilig kunnen oversteken. Een fietspad langs de gehele rotonde kan dan worden weggelaten.

2. De randweg verdiept aanleggen. Zie de weg van Grave naar Nijmegen door Alverna die ook voor een gedeelte verdiept is aangelegd. Dit geeft als voordelen, dat het zwarte zand (veel goede landbouwgrond) gebruikt kan worden als aarden wal langs de randweg waar beplanting op kan worden geplaatst. Voorkomt geluidshinder voor de aanwonenden, geen afvoerkosten, geen schone grondverklaring omdat de grond op hetzelfde perceel blijft en

geen transportkosten. Minder aanvoer van geel zand voor het weer ophogen van het afgegraven tracé, geen aankoopkosten geel zand, geen transporten en als extra voordeel voor het niet afvoeren en aanvoeren van zand door vrachtwagens minder milieubelasting. Bij een verdiepte aanleg hoeft de fiets-loopbrug niet zo hoog boven het landschap uit te steken en is deze makkelijker te nemen.

Wij verwachten dat u het met onze zienswijze eens kunt zijn en dat u er zorg voor draagt dat de veiligheid van de fietsers en wandelaars van Haps richting Rijkevoort (niet alleen de tennissers) wordt gewaarborgd.

In afwachting van een reactie uwerzijds.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van TV De Zoetsmeer Haps

Louis van de Groes

Voorzitter.

Datum: 9 sept 2013

Inspraak reactie tegen voorontwerp randweg Haps

Hallo Burgemeester en Wethouwers van de gemeente Cuijk,

Bij deze wil ik graag de volgende reactie geven:

1. Door de nieuwe weg wordt de horizon aan de achterzijde vervuild.

2. We krijgen extra geluidsoverlast aan de achterzijde van ons huis.

3. Door de randweg zal de waarde van mijn huis worden verminderd.

Ik zou het op prijs stellen als je een reactie op mijn brief zou willen geven.

Met vriendelijke groeten,

Jos Goossens

Gravenhof 5

Haps , 5443NT

Gloudemans

Postbus 455
5240 AL Rosmalen

Hintham 117c
Rosmalen

T 073 641 33 12
F 073 643 03 98
I gloudemans.nl

KvK Oost-Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.294
ING 1072696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA CUIJK

Rosmalen, 9 september 2013
Kenmerk: 2403.39-B1/gbr/i
Onderwerp: Goossens, J.G.M.M. / Randweg Haps

Geacht college,

Namens mijn opdrachtgever J.G.M.M. Goossens, wonende Lokkantseweg 1 te Haps, hierna te noemen "Goossens", dien ik hierbij een zienswijze in tegen het per 31 juli 2013 ter inzage gelegde voorontwerp-bestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps". Het voorontwerpplan bevat een regeling voor de aanleg van een randweg ten zuidoosten van Haps die een verbinding gaat vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg. Volgens de plantoelichting worden de bestemmingsplannen "Buitengebied 2010" en "Bestemmingsplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker 2009" gewijzigd omdat een groot deel van voornoemde bestemmingsplannen de aanleg van een weg niet toestaat.

Ontvankelijkheid
Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage vanaf 31 juli 2013. De termijn voor het indienen van zienswijzen loopt tot en met 10 september 2013. De zienswijze is dus tijdig ingediend.

Goede ruimtelijke ordening
Bestemmingen moeten in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen, artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Burgemeester en wethouders hebben niet deugdelijk gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening door het geven van een bestemming "Verkeer" op (een deel van de) eigendommen van Goossens. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. Zij hebben de belangen van Goossens onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

mr. A.C.M.M. (Ad) van Heesbeen
ing. Th.G.M. (Theo) Pruijn
drs. F.H. (Frederik) de Bruijne
ing. R.J.A. (Rob) Hesselmans
mr. S. (Stijn) Berns
ir. T.A. (Bertold) te Winkel
ir. F.C.L.G. (Frank) Schavemaker
mr. J. (Janneke) van der Burgt
M. (Mascha) van den Brule-van Zijl BBA
mr. G.F.M. (Gijs) Bakkers
A.J. (Antonie) van der Ven BBA
T.M. (Thomas) Houwen MRE
bc. A.M.G. (Anne-Marie) van Hooft-van Kuijk
ing. J.P.A.M. (Giem) Broekmans
mr. I.J.B. (Ilze) Bottram
ing. P.W.H. (Paul) Herder
ir. R.A.K.M. (Robbin) Bouten
mr. M. (Marieke) van Schipstal-Middelburg
G. (Gerben) Schol BBA

Th.W.J. (Theo) van der Walle, adviseur

Onze werkzaamheden worden verricht conform de Regeling van Rentmeesters.

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

Rentmeester NVR

Gloudemans

Ik zal het standpunt van Goossens nader toelichten.

Milieueffectrapport (MER)
De alternatieven worden In het MER niet volledig beschreven. Er is geen ontwerptekening opgenomen alleen lijnen op de kaart en dwarsprofielen. Daarbij wordt niet aangegeven welke verbindingen er in een alternatief in stand blijven en welke verbindingen verdwijnen. In het MER wordt alleen ingegaan op de aansluitingen op de randweg, niet op de relaties die door de randweg verstoord worden. Op deze wijze is een accurate effectbeschrijving - en beoordeling - niet mogelijk. De effecten voor doorstroming en bereikbaarheid zijn hiermee niet volledig.

Het voorgenomen alternatief heeft 2 nadelen die niet in de plannen opgelost worden:

1. er ontstaat een sluiproute Steenakkerstraat - Beerseweg – Wildsestraat;
2. de verkeersbelasting op het wegvak tussen de rotonde bij het RBL en de A73 is te hoog.

Onvoldoende duidelijk is welke maatregelen genomen worden om deze nadelen op te lossen en waarom de aanvullende maatregelen niet elders tot problemen gaan leiden. Het risico bestaat dat er na aanleg van de randweg verkeer door straten rijdt die daar niet op berekend zijn. Hierdoor loopt de nieuwe randweg vast en blokkeert Haps het RBL en de A73 en ontstaat extra sluipverkeer. Een eventuele oplossing voor deze nadelen dient over voldoende reservecapaciteit te beschikken, zodat er geen moeilijkheden ontstaan als de verkeers-hoeveelheden hoger uitvallen dan voorspeld.

De effectbeoordeling in hoofdstuk 6.2 van het MER hoofdrapport is niet transparant en niet-navolgbaar. Verschillen in effecten tussen de alternatieven worden in de tekst niet verklaard; hierin wordt alleen ingegaan op 1 of 2 alternatieven. Zo is niet duidelijk waarom het ene alternatief 2 minnen scoort en het andere 1 min. De kwalitatieve effectbeoordeling wordt niet beschreven zodat niet duidelijk is welke redenering heeft geleid tot de effectbeoordeling. Daarnaast zijn niet voor alle effecten klassen weergegeven die vertaald worden naar de 7-puntsbeoordelingsschaal.

Het kentekenonderzoek uit 2010 geeft tegenstrijdige informatie ten opzichte van de rest van het MER. Het aandeel doorgaand verkeer is hierin maar 22 – 29%, terwijl op p. 96 van deel B (effectstudies MER) wordt gesproken over een aandeel van 80 – 85 % doorgaand verkeer op de traverse in 2025. Hoe kan dit en hoe is dit kentekenonderzoek verder gebruikt in het onderzoek? Het nut van de randweg hangt immers samen met een groot aandeel doorgaand verkeer.

De stelling dat de randweg herkomst/bestemmingsverkeer naar Haps moet afwikkelen is niet juist. Dit verkeer komt hoe dan ook in Haps uit en in veel gevallen op de oude N264 traverse omdat van daaruit het verkeer over de aangrenzende straten verdeeld wordt. De randweg is hoofdzakelijk van nut voor het doorgaand verkeer. Daar moet ook op beoordeeld worden.

Alternatief 2 zou meer verkeer uit de Kerkstraat wegtrekken dan andere alternatieven. Dit is niet waar. Dat gebeurt echter maar voor 200 – 1.000 motorvoertuigen in alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 en voor 100 – 1.800 motorvoertuigen in alternatief 3. Alternatief 3 trekt dus het meeste verkeer weg uit de Kerkstraat. Waar komen de resterende 2.000 voertuigen die in alternatief 2 en 3 op de randweg rijden vandaan?

De bijlagen bij het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn niet te lezen zonder legenda en titel. En dat terwijl deze bijlagen de basis van de effectbepaling vormen.

Gloudemans

De barrièrewerking voor de landbouw in alternatief 2 is eveneens groot. Het verschil in beoordeling met de dubbel – voor alternatief 1 op pagina 150 wordt niet verklaard. Bovendien zijn er geen maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Hiermee wordt niet voldaan aan de randvoorwaarde om de bereikbaarheid van de gronden aan weerszijden van de weg te garanderen. Daarmee is de barrièrewerking op dit wegvakgedeelte maximaal.

De passende beoordeling is tegenstrijdig: de depositie tussen 2017 en 2020 op de Oeffelter Meent is te hoog, maar dat zou niet erg zijn en schadelijk zijn voor de vegetatie, terwijl een te hoge depositie in 2025 wel schadelijk is. Hoe kan dit en in welke staat is de vegetatie in 2025, nadat de depositie jaren te hoog is geweest?

Het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is niet in alle alternatieven gelijk volgens tabel 6.6 deel A en tabel 3.40 deel B (het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is in alternatief A2, A3 en A4 lager). Dit kan niet als de omvang van het studiegebied gelijk blijft. Hierdoor zijn de effecten niet vergelijkbaar.

Op basis van het bovenstaande punten concludeert Goossens dat geen volledige en juiste informatie beschikbaar is geweest ten tijde van de keuze voor het voorkeursalternatief. De onderbouwing van het tracé in het voorontwerpbestemmingsplan is daarmee onvoldoende en daarmee in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Toelichting voorontwerpbestemmingsplan

Bereikbaarheid
In hoofdstuk 3 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan staat een onjuistheid over de ontsluiting van de aangrenzende kavels:

"Er wordt voorzien in de ontsluiting van de aangrenzende kavels. Dit is uitsluitend noodzakelijk op het wegvak ten westen van de Zoetsmeerweg. Tussen de Zoetsmeerweg en de Wanroijseweg zijn aan beide zijden parallelwegen noodzakelijk, westelijk van de Wanroijseweg is alleen aan de zuidzijde van de parallelweg noodzakelijk."

Hieruit kan worden geconcludeerd dat aan de noordzijde van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje geen parallelweg noodzakelijk wordt geacht. Tot verbazing van Goossens is in het voorontwerp-bestemmingsplan geen rekening gehouden met de ontsluiting van de landbouwgronden die bij een eventuele aanleg van de randweg als het ware van zijn boerderij worden 'afgesneden'.

In de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan worden onder meer als randvoorwaarden voor de weg genoemd:

- dat waar nodig parallelwegen voor de bereikbaarheid van percelen en ontsluiting woningen worden aangelegd;
- de noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen gewaarborgd dient te zijn.

Omdat in het voorontwerpbestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met de ontsluiting van de landbouwgrond gelegen ten noorden van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje wordt niet voldaan aan de gestelde eisen waaraan de randweg moet voldoen.

Gloudemans

Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en daardoor in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Economische uitvoerbaarheid
Door de situering van de toekomstige randweg door een veldkavel en diagonaal door de huiskavel en daarbij op zeer korte afstand van de bedrijfsgebouwen van het melkveebedrijf wordt Goossens genoodzaakt om een groot deel van zijn eigendom aan de Provincie Noord-Brabant te verkopen voor de aanleg van de randweg. De eventuele aanleg van de randweg en de verkoop van een deel van de eigendommen van Goossens hiervoor, zorgen voor een enorme waardedaling van het overblijvende eigendom.

Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de hoogte van deze waardevermindering en alle andere schade welke voor Goossens voorvloeit uit de aanleg van de randweg. De hoogte van deze schadeposten is van belang om te bepalen of de aanleg van het fietspad economisch uitvoerbaar is. Uit hoofdstuk 7 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat de kosten van de realisatie van de randweg voor rekening van de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Cuijk komen maar dat tussen deze twee partijen nog geen realisatieovereenkomst is gesloten. De economische uitvoerbaarheid is daarmee niet gedekt of althans niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding.

Conclusie
Namens Goossens verzoek ik u het ontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps" in te trekken omdat deze niet voldoet aan de voorwaarden van een zorgvuldige voorbereiding en een goede ruimtelijke ordening. Ik reken erop dat het standpunt van Goossens duidelijk is. Indien gewenst is Goossens bereid met u in overleg treden om zijn bezwaren nader te verduidelijken. In afwachting van een reactie verblijft,

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

I.a.a. - De heer J.G.M.M. Goossens, Lokkantseweg 1, 5443 PE Haps

Gloudemans

Postbus 455
5240 AL Rosmalen
Hintham 11/c
Rosmalen
T 073 641 33 12
F 073 643 03 98
I gloudemans.nl

KvK Oost Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.294
ING 1072696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

FAXBERICHT

Afkomstig van:	J.P.A.M. Broekmans
Aantal kopieën incl. voorblad	5
Datum:	10 september 2013
Aan:	Gemeente Cuijk T.a.v. de heer P. Broekmans
Faxnummer:	0485 317 774

Nota bene: Deze fax kan vertrouwelijke informatie bevatten die uitsluitend bestemd is voor de geadresseerde. Als deze fax ten onrechte door u is ontvangen, verzoeken wij u van de inhoud geen gebruik te maken en contact met ons op te nemen.

NADERE MEDEDELINGEN:

2403.39-F1/gbr/ae

Geachte heer Broekmans,

Hierbij zend ik u de zienswijze inzake J.G.M.M. Goossens, Lokkantseweg 1 te Haps, zoals heden tevens per post aan u zal worden verzonden.

Inmiddels verblijft,

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

Gloudemans

Postbus 455
5240 AL Rosmalen

Hintham 137L
Rosmalen

T 073 641 33 12
F 073 643 03 98
I glmdemans.nl

KvK Oost-Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.794
ING 1072696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA CUIJK

Rosmalen, 9 september 2013
Kenmerk: 2403.39-B1/gbr/i
Onderwerp: Goossens, J.G.M.M. / Randweg Haps

Geacht college,

Namens mijn opdrachtgever J.G.M.M. Goossens, wonende Lokkantseweg 1 te Haps, hierna te noemen "Goossens", dien ik hierbij een zienswijze in tegen het per 31 juli 2013 ter inzage gelegde voorontwerp-bestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps". Het voorontwerpplan bevat een regeling voor de aanleg van een randweg ten zuidoosten van Haps die een verbinding gaat vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg. Volgens de plantoelichting worden de bestemmingsplannen "Buitengebied 2010" en "Bestemmingsplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker 2009" gewijzigd omdat een groot deel van voornoemde bestemmingsplannen de aanleg van een weg niet toestaat.

Ontvankelijkheid
Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage vanaf 31 juli 2013. De termijn voor het indienen van zienswijzen loopt tot en met 10 september 2013. De zienswijze is dus tijdig ingediend.

Goede ruimtelijke ordening
Bestemmingen moeten in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen, artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Burgemeester en wethouders hebben niet deugdelijk gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening door het geven van een bestemming "Verkeer" op (een deel van de) eigendommen van Goossens. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. Zij hebben de belangen van Goossens onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Gloudemans

Blad 2.
2403.39-B1/gbr/i

Ik zal het standpunt van Goossens nader toelichten.

Milieueffectrapport (MER)
De alternatieven worden in het MER niet volledig beschreven. Er is geen ontwerptekening opgenomen alleen lijnen op de kaart en dwarsprofielen. Daarbij wordt niet aangegeven welke verbindingen er in een alternatief in stand blijven en welke verbindingen verdwijnen. In het MER wordt alleen ingegaan op de aansluitingen op de randweg, niet op de relaties die door de randweg verstoord worden. Op deze wijze is een accurate effectbeschrijving - en beoordeling - niet mogelijk. De effecten voor doorstroming en bereikbaarheid zijn hiermee niet volledig.

Het voorgenomen alternatief heeft 2 nadelen die niet in de plannen opgelost worden:

1. er ontstaat een sluiproute Steenakkerstraat - Beerseweg – Wildsestraat;
2. de verkeersbelasting op het wegvak tussen de rotonde bij het RBL en de A73 is te hoog.

Onvoldoende duidelijk is welke maatregelen genomen worden om deze nadelen op te lossen en waarom de aanvullende maatregelen niet elders tot problemen gaan leiden. Het risico bestaat dat er na aanleg van de randweg verkeer door straten rijdt die daar niet op berekend zijn. Hierdoor loopt de nieuwe randweg vast en blokkeert Haps het RBL en de A73 en ontstaat extra sluipverkeer. Een eventuele oplossing voor deze nadelen dient over voldoende reservecapaciteit te beschikken, zodat er geen moeilijkheden ontstaan als de verkeershoeveelheden hoger uitvallen dan voorspeld.

De effectbeoordeling in hoofdstuk 6.2 van het MER hoofdrapport is niet transparant en niet-navolgbaar. Verschillen in effecten tussen de alternatieven worden in de tekst niet verklaard; hierin wordt alleen ingegaan op 1 of 2 alternatieven. Zo is niet duidelijk waarom het ene alternatief 2 minnen scoort en het andere 1 min. De kwalitatieve effectbeoordeling wordt niet beschreven zodat niet duidelijk is welke redenering heeft geleid tot de effectbeoordeling. Daarnaast zijn niet voor alle effecten klassen weergegeven die vertaald worden naar de 7-puntsbeoordelingsschaal.

Het kentekenonderzoek uit 2010 geeft tegenstrijdige informatie ten opzichte van de rest van het MER. Het aandeel doorgaand verkeer is hierin maar 22 – 29%, terwijl op p. 96 van deel B (effectstudies MER) wordt gesproken over een aandeel van 80 – 85 % doorgaand verkeer op de traverse in 2025. Hoe kan dit en hoe is dit kentekenonderzoek verder gebruikt in het onderzoek? Het nut van de randweg hangt immers samen met een groot aandeel doorgaand verkeer.

De stelling dat de randweg herkomst/bestemmingsverkeer naar Haps moet afwikkelen is niet juist. Dit verkeer komt hoe dan ook in Haps uit en in veel gevallen op de oude N264 traverse omdat van daaruit het verkeer over de aangrenzende straten verdeeld wordt. De randweg is hoofdzakelijk van nut voor het doorgaand verkeer. Daar moet ook op beoordeeld worden.

Alternatief 2 zou meer verkeer uit de Kerkstraat wegtrekken dan andere alternatieven. Dit is niet waar. Dat gebeurt echter maar voor 200 – 1.000 motorvoertuigen in alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 en voor 100 – 1.800 motorvoertuigen in alternatief 3. Alternatief 3 trekt dus het meeste verkeer weg uit de Kerkstraat. Waar komen de resterende 2.000 voertuigen die in alternatief 2 en 3 op de randweg rijden vandaan?

De bijlagen bij het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn niet te lezen zonder legenda en titel. En dat terwijl deze bijlagen de basis van de effectbepaling vormen.

Gloudemans

De barrièrewerking voor de landbouw in alternatief 2 is eveneens groot. Het verschil in beoordeling met de dubbel – voor alternatief 1 op pagina 150 wordt niet verklaard. Bovendien zijn er geen maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Hiermee wordt niet voldaan aan de randvoorwaarde om de bereikbaarheid van de gronden aan weerszijden van de weg te garanderen. Daarmee is de barrièrewerking op dit wegvakgedeelte maximaal.

De passende beoordeling is tegenstrijdig: de depositie tussen 2017 en 2020 op de Oeffelter Meent is te hoog, maar dat zou niet erg zijn en schadelijk zijn voor de vegetatie, terwijl een te hoge depositie in 2025 wel schadelijk is. Hoe kan dit en in welke staat is de vegetatie in 2025, nadat de depositie jaren te hoog is geweest?

Het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is niet in alle alternatieven gelijk volgens tabel 6.6 deel A en tabel 3.40 deel B (het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is in alternatief A2, A3 en A4 lager). Dit kan niet als de omvang van het studiegebied gelijk blijft. Hierdoor zijn de effecten niet vergelijkbaar.

Op basis van het bovenstaande punten concludeert Goossens dat geen volledige en juiste informatie beschikbaar is geweest ten tijde van de keuze voor het voorkeursalternatief. De onderbouwing van het tracé in het voorontwerpbestemmingsplan is daarmee onvoldoende en daarmee in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

<u>Toelichting voorontwerpbestemmingsplan</u>

<u>Bereikbaarheid</u>
In hoofdstuk 3 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan staat een onjuistheid over de ontsluiting van de aangrenzende kavels:

"Er wordt voorzien in de ontsluiting van de aangrenzende kavels. Dit is uitsluitend noodzakelijk op het wegvak ten westen van de Zoetsmeerweg. Tussen de Zoetsmeerweg en de Wanroijseweg zijn aan beide zijden parallelwegen noodzakelijk, westelijk van de Wanroijseweg is alleen aan de zuidzijde van de parallelweg noodzakelijk."

Hieruit kan worden geconcludeerd dat aan de noordzijde van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje geen parallelweg noodzakelijk wordt geacht. Tot verbazing van Goossens is in het voorontwerp-bestemmingsplan geen rekening gehouden met de ontsluiting van de landbouwgronden die bij een eventuele aanleg van de randweg als het ware van zijn boerderij worden 'afgesneden'.

In de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan worden onder meer als randvoorwaarden voor de weg genoemd:

- dat waar nodig parallelwegen voor de bereikbaarheid van percelen en ontsluiting woningen worden aangelegd;
- de noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen gewaarborgd dient te zijn.

Omdat in het voorontwerpbestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met de ontsluiting van de landbouwgrond gelegen ten noorden van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje wordt niet voldaan aan de gestelde eisen waaraan de randweg moet voldoen.

Gloudemans

Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en daardoor in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Economische uitvoerbaarheid
Door de situering van de toekomstige randweg door een veldkavel en diagonaal door de huiskavel en daarbij op zeer korte afstand van de bedrijfsgebouwen van het melkveebedrijf wordt Goossens genoodzaakt om een groot deel van zijn eigendom aan de Provincie Noord-Brabant te verkopen voor de aanleg van de randweg. De eventuele aanleg van de randweg en de verkoop van een deel van de eigendommen van Goossens hiervoor, zorgen voor een enorme waardedaling van het overblijvende eigendom.

Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de hoogte van deze waardevermindering en alle andere schade welke voor Goossens voorvloeit uit de aanleg van de randweg. De hoogte van deze schadeposten is van belang om te bepalen of de aanleg van het fietspad economisch uitvoerbaar is. Uit hoofdstuk 7 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat de kosten van de realisatie van de randweg voor rekening van de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Cuijk komen maar dat tussen deze twee partijen nog geen realisatieovereenkomst is gesloten. De economische uitvoerbaarheid is daarmee niet gedekt of althans niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding.

Conclusie
Namens Goossens verzoek ik u het ontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps" in te trekken omdat deze niet voldoet aan de voorwaarden van een zorgvuldige voorbereiding en een goede ruimtelijke ordening. Ik reken erop dat het standpunt van Goossens duidelijk is. Indien gewenst is Goossens bereid met u in overleg treden om zijn bezwaren nader te verduidelijken. In afwachting van een reactie verblijft,

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

t.a.a. - De heer J.G.M.M. Goossens, Lokkantseweg 1, 5443 PE Haps

Gloudemans

Postbus 455
5240 AL Rosmalen

Hintham 117c
Rosmalen

T 073 641 33 12
F 073 643 03 98
I gloudemans.nl

KvK Oost-Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.294
ING 1072696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

Aan het college van burgemeester en wethouders
Van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA CUIJK

Rosmalen, 9 september 2013
Kenmerk: 2403.36-B2/gbr/i
Onderwerp: Selten-Van Creij / Randweg Haps

Geacht college,

Namens mijn opdrachtgever Selten – Van Creij V.O.F., p/a Lokkantseweg 5 te Haps, hierna te noemen "Van Creij", dien ik hierbij een zienswijze in tegen het per 31 juli 2013 ter inzage gelegde voorontwerp-bestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps". Het voorontwerpplan bevat een regeling voor de aanleg van een randweg ten zuidoosten van Haps die een verbinding gaat vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg. Volgens de plantoelichting worden de bestemmingsplannen "Buitengebied 2010" en "Bestemmingsplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker 2009" gewijzigd omdat een groot deel van voornoemde bestemmingsplannen de aanleg van een weg niet toestaat.

Ontvankelijkheid
Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage vanaf 31 juli 2013. De termijn voor het indienen van zienswijzen loopt tot en met 10 september 2013. De zienswijze is dus tijdig ingediend.

Goede ruimtelijke ordening
Bestemmingen moeten in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen, artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Burgemeester en wethouders hebben niet deugdelijk gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening door het geven van een bestemming "Verkeer" op (een deel van de) eigendommen van Van Creij. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. Zij hebben de belangen van Van Creij onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

mr. A.C.M.M. (Ad) van Heesbeen
ing. Th.G.M. (Theo) Pruijn
drs. F.H. (Frederik) de Bruijne
ing. R.J.A. (Rob) Hesselmans
mr. S. (Stijn) Berns
ir. T.A. (Bertold) te Winkel
ir. F.C.L.G. (Frank) Schavemaker
mr. J. (Janneke) van der Burgt
M. (Mascha) van den Brule-van Zijl BBA
mr. G.F.M. (Gijs) Bakkers
A.J. (Antonie) van der Ven BBA
T.M. (Thomas) Houwen MRE
bc. A.M.G. (Anne-Marie) van Hooft-van Kuijk
ing. J.P.A.M. (Giem) Broekmans
mr. I.J.B. (Ilze) Bottram
ing. P.W.H. (Paul) Herder
ir. R.A.K.M. (Robbin) Bouten
mr. M. (Marieke) van Schipstal-Middelburg
G. (Gerben) Schol BBA

Th.W.J. (Theo) van der Walle, adviseur

Onze werkzaamheden worden verricht conform de Regeling van Rentmeesters.

Rentmeester NVR

Gloudemans

Ik zal het standpunt van Van Creij nader toelichten.

Milieueffectrapport (MER)
De alternatieven worden In het MER niet volledig beschreven. Er is geen ontwerptekening opgenomen alleen lijnen op de kaart en dwarsprofielen. Daarbij wordt niet aangegeven welke verbindingen er in een alternatief in stand blijven en welke verbindingen verdwijnen. In het MER wordt alleen ingegaan op de aansluitingen op de randweg, niet op de relaties die door de randweg verstoord worden. Op deze wijze is een accurate effectbeschrijving - en beoordeling - niet mogelijk. De effecten voor doorstroming en bereikbaarheid zijn hiermee niet volledig.

Het voorgenomen alternatief heeft 2 nadelen die niet in de plannen opgelost worden:

1. er ontstaat een sluiproute Steenakkerstraat - Beerseweg – Wildsestraat;
2. de verkeersbelasting op het wegvak tussen de rotonde bij het RBL en de A73 is te hoog.

Onvoldoende duidelijk is welke maatregelen genomen worden om deze nadelen op te lossen en waarom de aanvullende maatregelen niet elders tot problemen gaan leiden. Het risico bestaat dat er na aanleg van de randweg verkeer door straten rijdt die daar niet op berekend zijn. Hierdoor loopt de nieuwe randweg vast en blokkeert Haps het RBL en de A73 en ontstaat extra sluipverkeer. Een eventuele oplossing voor deze nadelen dient over voldoende reservecapaciteit te beschikken, zodat er geen moeilijkheden ontstaan als de verkeers-hoeveelheden hoger uitvallen dan voorspeld.

De effectbeoordeling in hoofdstuk 6.2 van het MER hoofdrapport is niet transparant en niet-navolgbaar. Verschillen in effecten tussen de alternatieven worden in de tekst niet verklaard; hierin wordt alleen ingegaan op 1 of 2 alternatieven. Zo is niet duidelijk waarom het ene alternatief 2 minnen scoort en het andere 1 min. De kwalitatieve effectbeoordeling wordt niet beschreven zodat niet duidelijk is welke redenering heeft geleid tot de effectbeoordeling. Daarnaast zijn niet voor alle effecten klassen weergegeven die vertaald worden naar de 7-puntsbeoordelingsschaal.

Het kentekenonderzoek uit 2010 geeft tegenstrijdige informatie ten opzichte van de rest van het MER. Het aandeel doorgaand verkeer is hierin maar 22 – 29%, terwijl op p. 96 van deel B (effectstudies MER) wordt gesproken over een aandeel van 80 – 85 % doorgaand verkeer op de traverse in 2025. Hoe kan dit en hoe is dit kentekenonderzoek verder gebruikt in het onderzoek? Het nut van de randweg hangt immers samen met een groot aandeel doorgaand verkeer.

De stelling dat de randweg herkomst/bestemmingsverkeer naar Haps moet afwikkelen is niet juist. Dit verkeer komt hoe dan ook in Haps uit en in veel gevallen op de oude N264 traverse omdat van daaruit het verkeer over de aangrenzende straten verdeeld wordt. De randweg is hoofdzakelijk van nut voor het doorgaand verkeer. Daar moet ook op beoordeeld worden.

Alternatief 2 zou meer verkeer uit de Kerkstraat wegtrekken dan andere alternatieven. Dit is niet waar. Dat gebeurt echter maar voor 200 – 1.000 motorvoertuigen in alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 en voor 100 – 1.800 motorvoertuigen in alternatief 3. Alternatief 3 trekt dus het meeste verkeer weg uit de Kerkstraat. Waar komen de resterende 2.000 voertuigen die in alternatief 2 en 3 op de randweg rijden vandaan?

De bijlagen bij het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn niet te lezen zonder legenda en titel. En dat terwijl deze bijlagen de basis van de effectbepaling vormen.

Gloudemans

De barrièrewerking voor de landbouw in alternatief 2 is eveneens groot. Het verschil in beoordeling met de dubbel – voor alternatief 1 op pagina 150 wordt niet verklaard. Bovendien zijn er geen maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Hiermee wordt niet aan de randvoorwaarde voldaan om de bereikbaarheid van de gronden aan weerszijden van de weg te garanderen. Daarmee is de barrièrewerking op dit wegvakgedeelte maximaal.

De doorsnijding van de huiskavel van het melkveebedrijf van Van Creij aan de Lokkantseweg 5 in het geval van alternatief 2 wordt niet beschreven in het MER (pagina 81 deel A). Dat is vreemd omdat dit bedrijf als gevolg van alternatief 2 het zwaarst wordt getroffen. Niet duidelijk is of de gevolgen van de versnippering van deze huiskavel en de daaruit voortvloeiende kosten wel zijn meegewogen in het MER.

De passende beoordeling is tegenstrijdig: de depositie tussen 2017 en 2020 op de Oeffelter Meent is te hoog, maar dat zou niet erg zijn en schadelijk zijn voor de vegetatie, terwijl een te hoge depositie in 2025 wel schadelijk is. Hoe kan dit en in welke staat is de vegetatie in 2025, nadat de depositie jaren te hoog is geweest?

Het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is niet in alle alternatieven gelijk volgens tabel 6.6 deel A en tabel 3.40 deel B (het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is in alternatief A2, A3 en A4 lager). Dit kan niet als de omvang van het studiegebied gelijk blijft. Hierdoor zijn de effecten niet vergelijkbaar.

Op basis van het bovenstaande punten concludeert Van Creij dat geen volledige en juiste informatie beschikbaar is geweest ten tijde van de keuze voor het voorkeursalternatief. De onderbouwing van het tracé in het voorontwerpbestemmingsplan is daarmee onvoldoende en daarmee in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

<u>Toelichting voorontwerpbestemmingsplan</u>

<u>Bereikbaarheid</u>
In hoofdstuk 3 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan staat een onjuistheid onder over de ontsluiting van de aangrenzende kavels:

"Er wordt voorzien in de ontsluiting van de aangrenzende kavels. Dit is uitsluitend noodzakelijk op het wegvak ten westen van de Zoetsmeerweg. Tussen de Zoetsmeerweg en de Wanroijseweg zijn aan beide zijden parallelwegen noodzakelijk, westelijk van de Wanroijseweg is alleen aan de zuidzijde van de parallelweg noodzakelijk."

Hieruit kan worden geconcludeerd dat aan de noordzijde van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje geen parallelweg noodzakelijk wordt geacht. Tot verbazing van Van Creij is in het voorontwerp-bestemmingsplan geen rekening gehouden met de ontsluiting van de landbouwgronden die bij een eventuele aanleg van de randweg als het ware van zijn boerderij worden 'afgesneden'.

In de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan worden onder meer als randvoorwaarden voor de weg genoemd:

- dat waar nodig parallelwegen voor de bereikbaarheid van percelen en ontsluiting woningen worden aangelegd;
- de noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen gewaarborgd dient te zijn.

Gloudemans

Omdat in het voorontwerpbestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met de ontsluiting van de landbouwgrond gelegen ten noorden van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje wordt niet voldaan aan de gestelde eisen waaraan de randweg moet voldoen. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en daardoor in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Economische uitvoerbaarheid
Door de situering van de toekomstige randweg door een veldkavel en diagonaal door de huiskavel en daarbij op zeer korte afstand van de bedrijfsgebouwen van het melkveebedrijf van Van Creij wordt Van Creij genoodzaakt om een groot deel van zijn eigendom aan de Provincie Noord-Brabant te verkopen voor de aanleg van de randweg. Gezien de potentie van het melkveebedrijf van Van Creij zijn zij de afgelopen jaren concreet bezig geweest met uitbreidingsmogelijkheden. De eventuele aanleg van de randweg en de verkoop van een deel van de eigendommen van Van Creij hiervoor beperken zijn toekomstige uitbreidingsmogelijkheden aanzienlijk en zorgen voor een enorme waardedaling van het overblijvende eigendom.

Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de hoogte van deze waardevermindering en alle andere schade welke voor Van Creij voorvloeit uit de aanleg van de randweg. De hoogte van deze schadeposten is van belang om te bepalen of de aanleg van het fietspad economisch uitvoerbaar is. Uit hoofdstuk 7 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat de kosten van de realisatie van de randweg voor rekening van de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Cuijk komen maar dat tussen deze twee partijen nog geen realisatieovereenkomst is gesloten. De economische uitvoerbaarheid is daarmee niet gedekt of althans niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding.

Compensatieplan
In het compensatieplan wordt gesproken over het aanbrengen van veldhagen door de huiskavel van Van Creij:

"Balkloop-Duits Lijntje: deze vormt de voorzetting van de aanwezige houtsingel tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje. Hiervoor worden in de (voldoende) brede bermen van de Lokkantseweg hagen geplant. Er wordt aansluiting gezocht op de randweg richting het westen. Een tweede structuur maakt gebruik van het aanwezige bedrijfszandpad van Lokkantseweg 5 (privéterrein). De functie van dit weggetje komt grotendeels te vervallen. Door de kant van het weggetje te voorzien van een veldhaag wordt een directe verbinding gerealiseerd met het bosje achter het Kijkuitspad (en daarmee het Duits Lijntje)."

Door het aanbrengen van veldhagen door de huiskavel van Van Creij treedt een verdere versnippering van landbouwgrond op zodat van een aaneengesloten huiskavel niets meer overblijft. Bovendien wordt gesproken over het - grotendeels - vervallen van een bedrijfszandpad.

Het realiseren van deze veldhagen is slechts mogelijk indien men ook beschikt over het eigendomsrecht of de welwillendheid van Van Creij om dit te realiseren. Van Creij is echter niet bereid medewerking te verlenen aan het aanleggen van veldhagen over zijn huiskavel. Datzelfde geldt voor het bedrijfszandpad, bovendien kan dit pad niet vervallen omdat dit een belangrijke ontsluitingsweg is voor het melkveebedrijf aan de Lokkantseweg 5. Het realiseren van veldhagen over het eigendom van Van Creij is daarom niet uitvoerbaar en kan daarom niet worden meegenomen in het compensatieplan.

Gloudemans

Blad 5.
2403.36-B2/gbr/i

Conclusie
Namens Van Creij verzoek ik u het ontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps" in te trekken omdat deze niet voldoet aan de voorwaarden van een goede ruimtelijke ordening. Ik reken erop dat het standpunt van Van Creij duidelijk is. Indien gewenst is Van Creij bereid met u in overleg treden om zijn bezwaren nader te verduidelijken.

In afwachting op een reactie verblijft

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

I.a.a. – Selten-Van Creij V.O.F., Lokkantseweg 5, 5443 PE Haps

Gloudemans

GEMEENTE CUIJK
10 SEP. 2013
ZAAK 205
DOC 5449
CLUSTER RO

Postbus 456
5240 AL Rosmalen

Hinthamerstraat 117c
Rosmalen

T 073 641 33 12
F 073 643 03 98
I gloudemans.nl

Kvk Oost-Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.294
ING 1072696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

FAXBERICHT

Afkomstig van:	J.P.A.M. Broekmans
Aantal kopieën incl. voorblad	5
Datum:	10 september 2013
Aan:	Gemeente Cuijk T.a.v. de heer P. Broekmans
Faxnummer:	0485 317 774

Nota bene: Deze fax kan vertrouwelijke informatie bevatten die uitsluitend bestemd is voor de geadresseerde. Als deze fax ten onrechte door u is ontvangen, verzoeken wij u van de inhoud geen gebruik te maken en contact met ons op te nemen.

NADERE MEDEDELINGEN:

2403.36-F1/gbr/ae

Geachte heer Broekmans,

Hierbij zend ik u de zienswijze inzake Selten – Van Creij, p/a Lokkantseweg 5 te Haps, zoals heden tevens per post aan u zal worden verzonden.

Inmiddels verblijft,

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

100 JAAR!

Gloudemans

Postbus 455
5240 AL Rosmalen

Hintham 117c
Rosmalen

T 073 641 33 12
F 073 643 03 98
I gloudemans.nl

KvK Oost-Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.294
ING 107.2696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

Aan het college van burgemeester en wethouders
Van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA CUIJK

Rosmalen, 9 september 2013
Kenmerk: 2403.36-B2/gbr/i
Onderwerp: Selten-Van Creij / Randweg Haps

Geacht college,

Namens mijn opdrachtgever Selten – Van Creij V.O.F., p/a Lokkantseweg 5 te Haps, hierna te noemen "Van Creij", dien ik hierbij een zienswijze in tegen het per 31 juli 2013 ter inzage gelegde voorontwerp-bestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps". Het voorontwerpplan bevat een regeling voor de aanleg van een randweg ten zuidoosten van Haps die een verbinding gaat vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg. Volgens de plantoelichting worden de bestemmingsplannen "Buitengebied 2010" en "Bestemmingsplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker 2009" gewijzigd omdat een groot deel van voornoemde bestemmingsplannen de aanleg van een weg niet toestaat.

Ontvankelijkheid
Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage vanaf 31 juli 2013. De termijn voor het indienen van zienswijzen loopt tot en met 10 september 2013. De zienswijze is dus tijdig ingediend.

Goede ruimtelijke ordening
Bestemmingen moeten in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen, artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Burgemeester en wethouders hebben niet deugdelijk gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening door het geven van een bestemming "Verkeer" op (een deel van de) eigendommen van Van Creij. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. Zij hebben de belangen van Van Creij onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Gloudemans

Ik zal het standpunt van Van Creij nader toelichten.

Milieueffectrapport (MER)
De alternatieven worden in het MER niet volledig beschreven. Er is geen ontwerptekening opgenomen alleen lijnen op de kaart en dwarsprofielen. Daarbij wordt niet aangegeven welke verbindingen er in een alternatief in stand blijven en welke verbindingen verdwijnen. In het MER wordt alleen ingegaan op de aansluitingen op de randweg, niet op de relaties die door de randweg verstoord worden. Op deze wijze is een accurate effectbeschrijving - en beoordeling - niet mogelijk. De effecten voor doorstroming en bereikbaarheid zijn hiermee niet volledig.

Het voorgenomen alternatief heeft 2 nadelen die niet in de plannen opgelost worden:

1. er ontstaat een sluiproute Steenakkerstraat - Beerseweg – Wildsestraat;
2. de verkeersbelasting op het wegvak tussen de rotonde bij het RBL en de A73 is te hoog.

Onvoldoende duidelijk is welke maatregelen genomen worden om deze nadelen op te lossen en waarom de aanvullende maatregelen niet elders tot problemen gaan leiden. Het risico bestaat dat er na aanleg van de randweg verkeer door straten rijdt die daar niet op berekend zijn. Hierdoor loopt de nieuwe randweg vast en blokkeert Haps het RBL en de A73 en ontstaat extra sluipverkeer. Een eventuele oplossing voor deze nadelen dient over voldoende reservecapaciteit te beschikken, zodat er geen moeilijkheden ontstaan als de verkeers-hoeveelheden hoger uitvallen dan voorspeld.

De effectbeoordeling in hoofdstuk 6.2 van het MER hoofdrapport is niet transparant en niet-navolgbaar. Verschillen in effecten tussen de alternatieven worden in de tekst niet verklaard; hierin wordt alleen ingegaan op 1 of 2 alternatieven. Zo is niet duidelijk waarom het ene alternatief 2 minnen scoort en het andere 1 min. De kwalitatieve effectbeoordeling wordt niet beschreven zodat niet duidelijk is welke redenering heeft geleid tot de effectbeoordeling. Daarnaast zijn niet voor alle effecten klassen weergegeven die vertaald worden naar de 7-puntsbeoordelingsschaal.

Het kentekenonderzoek uit 2010 geeft tegenstrijdige informatie ten opzichte van de rest van het MER. Het aandeel doorgaand verkeer is hierin maar 22 – 29%, terwijl op p. 96 van deel B (effectstudies MER) wordt gesproken over een aandeel van 80 – 85 % doorgaand verkeer op de traverse in 2025. Hoe kan dit en hoe is dit kentekenonderzoek verder gebruikt in het onderzoek? Het nut van de randweg hangt immers samen met een groot aandeel doorgaand verkeer.

De stelling dat de randweg herkomst/bestemmingsverkeer naar Haps moet afwikkelen is niet juist. Dit verkeer komt hoe dan ook in Haps uit en in veel gevallen op de oude N264 traverse omdat van daaruit het verkeer over de aangrenzende straten verdeeld wordt. De randweg is hoofdzakelijk van nut voor het doorgaand verkeer. Daar moet ook op beoordeeld worden.

Alternatief 2 zou meer verkeer uit de Kerkstraat wegtrekken dan andere alternatieven. Dit is niet waar. Dat gebeurt echter maar voor 200 – 1.000 motorvoertuigen in alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 en voor 100 – 1.800 motorvoertuigen in alternatief 3. Alternatief 3 trekt dus het meeste verkeer weg uit de Kerkstraat. Waar komen de resterende 2.000 voertuigen die in alternatief 2 en 3 op de randweg rijden vandaan?

De bijlagen bij het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn niet te lezen zonder legenda en titel. En dat terwijl deze bijlagen de basis van de effectbepaling vormen.

Gloudemans

Blad 3.
2403.36-B2/gbr/i

De barrièrewerking voor de landbouw in alternatief 2 is eveneens groot. Het verschil in beoordeling met de dubbel – voor alternatief 1 op pagina 150 wordt niet verklaard. Bovendien zijn er geen maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Hiermee wordt niet aan de randvoorwaarde voldaan om de bereikbaarheid van de gronden aan weerszijden van de weg te garanderen. Daarmee is de barrièrewerking op dit wegvakgedeelte maximaal.

De doorsnijding van de huiskavel van het melkveebedrijf van Van Creij aan de Lokkantseweg 5 in het geval van alternatief 2 wordt niet beschreven in het MER (pagina 81 deel A). Dat is vreemd omdat dit bedrijf als gevolg van alternatief 2 het zwaarst wordt getroffen. Niet duidelijk is of de gevolgen van de versnippering van deze huiskavel en de daaruit voortvloeiende kosten wel zijn meegewogen in het MER.

De passende beoordeling is tegenstrijdig: de depositie tussen 2017 en 2020 op de Oeffelter Meent is te hoog, maar dat zou niet erg zijn en schadelijk zijn voor de vegetatie, terwijl een te hoge depositie in 2025 wel schadelijk is. Hoe kan dit en in welke staat is de vegetatie in 2025, nadat de depositie jaren te hoog is geweest?

Het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is niet in alle alternatieven gelijk volgens tabel 6.6 deel A en tabel 3.40 deel B (het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is in alternatief A2, A3 en A4 lager). Dit kan niet als de omvang van het studiegebied gelijk blijft. Hierdoor zijn de effecten niet vergelijkbaar.

Op basis van het bovenstaande punten concludeert Van Creij dat geen volledige en juiste informatie beschikbaar is geweest ten tijde van de keuze voor het voorkeursalternatief. De onderbouwing van het tracé in het voorontwerpbestemmingsplan is daarmee onvoldoende en daarmee in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

<u>Toelichting voorontwerpbestemmingsplan</u>

<u>Bereikbaarheid</u>
In hoofdstuk 3 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan staat een onjuistheid onder over de ontsluiting van de aangrenzende kavels:

"Er wordt voorzien in de ontsluiting van de aangrenzende kavels. Dit is uitsluitend noodzakelijk op het wegvak ten westen van de Zoetsmeerweg. Tussen de Zoetsmeerweg en de Wanroijseweg zijn aan beide zijden parallelwegen noodzakelijk, westelijk van de Wanroijseweg is alleen aan de zuidzijde van de parallelweg noodzakelijk."

Hieruit kan worden geconcludeerd dat aan de noordzijde van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje geen parallelweg noodzakelijk wordt geacht. Tot verbazing van Van Creij is in het voorontwerp-bestemmingsplan geen rekening gehouden met de ontsluiting van de landbouwgronden die bij een eventuele aanleg van de randweg als het ware van zijn boerderij worden 'afgesneden'.

In de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan worden onder meer als randvoorwaarden voor de weg genoemd:

- dat waar nodig parallelwegen voor de bereikbaarheid van percelen en ontsluiting woningen worden aangelegd;
- de noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen gewaarborgd dient te zijn.

Gloudemans

Omdat in het voorontwerpbestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met de ontsluiting van de landbouwgrond gelegen ten noorden van het wegvak tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje wordt niet voldaan aan de gestelde eisen waaraan de randweg moet voldoen. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en daardoor in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Economische uitvoerbaarheid
Door de situering van de toekomstige randweg door een veldkavel en diagonaal door de huiskavel en daarbij op zeer korte afstand van de bedrijfsgebouwen van het melkveebedrijf van Van Creij wordt Van Creij genoodzaakt om een groot deel van zijn eigendom aan de Provincie Noord-Brabant te verkopen voor de aanleg van de randweg. Gezien de potentie van het melkveebedrijf van Van Creij zijn zij de afgelopen jaren concreet bezig geweest met uitbreidingsmogelijkheden. De eventuele aanleg van de randweg en de verkoop van een deel van de eigendommen van Van Creij hiervoor beperken zijn toekomstige uitbreidingsmogelijkheden aanzienlijk en zorgen voor een enorme waardedaling van het overblijvende eigendom.

Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de hoogte van deze waardevermindering en alle andere schade welke voor Van Creij voorvloeit uit de aanleg van de randweg. De hoogte van deze schadeposten is van belang om te bepalen of de aanleg van het fietspad economisch uitvoerbaar is. Uit hoofdstuk 7 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat de kosten van de realisatie van de randweg voor rekening van de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Cuijk komen maar dat tussen deze twee partijen nog geen realisatieovereenkomst is gesloten. De economische uitvoerbaarheid is daarmee niet gedekt of althans niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding.

Compensatieplan
In het compensatieplan wordt gesproken over het aanbrengen van veldhagen door de huiskavel van Van Creij:

"Balkloop-Duits Lijntje: deze vormt de voorzetting van de aanwezige houtsingel tussen de Lokkantseweg en het Duits Lijntje. Hiervoor worden in de (voldoende) brede bermen van de Lokkantseweg hagen geplant. Er wordt aansluiting gezocht op de randweg richting het westen. Een tweede structuur maakt gebruik van het aanwezige bedrijfszandpad van Lokkantseweg 5 (privéterrein). De functie van dit weggetje komt grotendeels te vervallen. Door de kant van het weggetje te voorzien van een veldhaag wordt een directe verbinding gerealiseerd met het bosje achter het Kijkuitspad (en daarmee het Duits Lijntje)."

Door het aanbrengen van veldhagen door de huiskavel van Van Creij treedt een verdere versnippering van landbouwgrond op zodat van een aaneengesloten huiskavel niets meer overblijft. Bovendien wordt gesproken over het - grotendeels - vervallen van een bedrijfszandpad.

Het realiseren van deze veldhagen is slechts mogelijk indien men ook beschikt over het eigendomsrecht of de welwillendheid van Van Creij om dit te realiseren. Van Creij is echter niet bereid medewerking te verlenen aan het aanleggen van veldhagen over zijn huiskavel. Datzelfde geldt voor het bedrijfszandpad, bovendien kan dit pad niet vervallen omdat dit een belangrijke ontsluitingsweg is voor het melkveebedrijf aan de Lokkantseweg 5. Het realiseren van veldhagen over het eigendom van Van Creij is daarom niet uitvoerbaar en kan daarom niet worden meegenomen in het compensatieplan.

Gloudemans

Blad 5.
2403.36-B2/gbr/i

Conclusie
Namens Van Creij verzoek ik u het ontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps" in te trekken omdat deze niet voldoet aan de voorwaarden van een goede ruimtelijke ordening. Ik reken erop dat het standpunt van Van Creij duidelijk is. Indien gewenst is Van Creij bereid met u in overleg treden om zijn bezwaren nader te verduidelijken.

In afwachting op een reactie verblijft

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

I.a.a. – Selten-Van Creij V.O.F., Lokkantseweg 5, 5443 PE Haps

Gloudemans

Posthus 466
5240 AL Rosmalen

Hintham 1170
Rosmalen

T 073 641 11 17
F 073 643 03 98
E gloudemans.nl

KvK Oost Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.294
JNC 1072696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

FAXBERICHT

Afkomstig van:	J.P.A.M. Broekmans
Aantal kopieën incl. voorblad	5
Datum:	10 september 2013
Aan:	Gemeente Cuijk T.a.v. de heer P. Broekmans
Faxnummer:	0485 317 774

Nota bene: Deze fax kan vertrouwelijke informatie bevatten die uitsluitend bestemd is voor de geadresseerde. Als deze fax ten onrechte door u is ontvangen, verzoeken wij u van de inhoud geen gebruik te maken en contact met ons op te nemen.

NADERE MEDEDELINGEN:

1400.149-F1/gbr/ae

Geachte heer Broekmans,

Hierbij zend ik u de zienswijze inzake Moorens Farm V.O.F., p/a Oeffeltseweg 6A te Haps, zoals heden tevens per post aan u zal worden verzonden.

Inmiddels verblijft,

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

Gloudemans

Postbus 455
5240 AL Rosmalen

Hintham 117c
Rosmalen

T 073 641 33 12
F 073 643 03 98
I gloudemans.nl

KvK Oost-Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.294
ING 1072696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA CUIJK

Rosmalen, 10 september 2013
Kenmerk: 1400.149-B1/gbr/i
Onderwerp: Mooren, T.H.M. / Randweg Haps

Geacht college,

Namens mijn opdrachtgever Moorens Farm V.O.F., p/a Oeffeltseweg 6A te Haps, hierna te noemen "Mooren", dien ik hierbij een zienswijze in tegen het per 31 juli 2013 ter inzage gelegde voorontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps". Het voorontwerpplan bevat een regeling voor de aanleg van een randweg ten zuidoosten van Haps die een verbinding gaat vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg. Volgens de plantoelichting worden de bestemmingsplannen "Buitengebied 2010" en "Bestemmingsplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker 2009" gewijzigd omdat een groot deel van voornoemde bestemmingsplannen de aanleg van een weg niet toestaat.

Ontvankelijkheid
Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage vanaf 31 juli 2013. De termijn voor het indienen van zienswijzen loopt tot en met 10 september 2013. De zienswijze is dus tijdig ingediend.

Goede ruimtelijke ordening
Bestemmingen moeten in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen, artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creeren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Burgemeester en wethouders hebben niet deugdelijk gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening door het geven van een bestemming "Verkeer" op (een deel van de) eigendommen van Mooren. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven een deugdelijke belangenafweging. Zij hebben de belangen van Mooren onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Gloudemans

Ik zal het standpunt van Mooren nader toelichten.

Milieueffectrapport (MER)
De alternatieven worden in het MER niet volledig beschreven. Er is geen ontwerptekening opgenomen alleen lijnen op de kaart en dwarsprofielen. Daarbij wordt niet aangegeven welke verbindingen er in een alternatief in stand blijven en welke verbindingen verdwijnen. In het MER wordt alleen ingegaan op de aansluitingen op de randweg, niet op de relaties die door de randweg verstoord worden. Op deze wijze is een accurate effectbeschrijving - en beoordeling - niet mogelijk. De effecten voor doorstroming en bereikbaarheid zijn hiermee niet volledig.

Het voorgenomen alternatief heeft 2 nadelen die niet in de plannen opgelost worden:

1. er ontstaat een sluiproute Steenakkerstraat - Beerseweg – Wildsestraat;
2. de verkeersbelasting op het wegvak tussen de rotonde bij het RBL en de A73 is te hoog.

Onvoldoende duidelijk is welke maatregelen genomen worden om deze nadelen op te lossen en waarom de aanvullende maatregelen niet elders tot problemen gaan leiden. Het risico bestaat dat er na aanleg van de randweg verkeer door straten rijdt die daar niet op berekend zijn. Hierdoor loopt de nieuwe randweg vast en blokkeert Haps, het RBL en de A73 en ontstaat extra sluipverkeer. Een eventuele oplossing voor deze nadelen dient over voldoende reservecapaciteit te beschikken, zodat er geen moeilijkheden ontstaan als de verkeershoeveelheden hoger uitvallen dan voorspeld.

De effectbeoordeling in hoofdstuk 6.2 van het MER hoofdrapport is niet transparant en niet-navolgbaar. Verschillen in effecten tussen de alternatieven worden in de tekst niet verklaard; hierin wordt alleen ingegaan op 1 of 2 alternatieven. Zo is niet duidelijk waarom het ene alternatief 2 minnen scoort en het andere 1 min. De kwalitatieve effectbeoordeling wordt niet beschreven zodat niet duidelijk is welke redenering heeft geleid tot de effectbeoordeling. Daarnaast zijn niet voor alle effecten klassen weergegeven die vertaald worden naar de 7-puntsbeoordelingsschaal.

Het kentekenonderzoek uit 2010 geeft tegenstrijdige informatie ten opzichte van de rest van het MER. Het aandeel doorgaand verkeer is hierin maar 22 – 29%, terwijl op p. 96 van deel B (effectstudies MER) wordt gesproken over een aandeel van 80 – 85 % doorgaand verkeer op de traverse in 2025. Hoe kan dit en hoe is dit kentekenonderzoek verder gebruikt in het onderzoek? Het nut van de randweg hangt immers samen met een groot aandeel doorgaand verkeer.

De stelling dat de randweg herkomst/bestemmingsverkeer naar Haps moet afwikkelen is niet juist. Dit verkeer komt hoe dan ook in Haps uit en in veel gevallen op de oude N264 traverse omdat van daaruit het verkeer over de aangrenzende straten verdeeld wordt. De randweg is hoofdzakelijk van nut voor het doorgaand verkeer. Daar moet ook op beoordeeld worden.

Alternatief 2 zou meer verkeer uit de Kerkstraat wegtrekken dan andere alternatieven. Dit is niet waar. Dat gebeurt echter maar voor 200 – 1.000 motorvoertuigen in alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 en voor 100 – 1.800 motorvoertuigen in alternatief 3. Alternatief 3 trekt dus het meeste verkeer weg uit de Kerkstraat. Waar komen de resterende 2.000 voertuigen die in alternatief 2 en 3 op de randweg rijden vandaan?

De bijlagen bij het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn niet te lezen zonder legenda en titel. En dat terwijl deze bijlagen de basis van de effectbepaling vormen.

Gloudemans

De barrièrewerking voor de landbouw in alternatief 2 is eveneens groot. Het verschil in beoordeling met de dubbel – voor alternatief 1 op pagina 150 wordt niet verklaard. Bovendien zijn er geen maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Hiermee wordt niet aan de randvoorwaarde voldaan om de bereikbaarheid van de gronden aan weerszijden van de weg te garanderen. Daarmee is de barrièrewerking op dit wegvakgedeelte maximaal.

Door afsluiting van de route De Bengels – Lokkantseweg ontstaan voor Mooren omrijafstanden naar kavels aan de oostzijde van de randweg en de A73. Mooren heeft ten oosten van de A73 een areaal van ± 45 hectare landbouwgrond liggen zodat de omrijschade voor Mooren enorm is. De noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen wordt als één van de randvoorwaarden genoemd. Alternatief 2 voldoet in het geval van Mooren niet aan deze doelstelling.

De doorsnijding van de huiskavel van het melkveebedrijf van Mooren aan de Oeffeltseweg 6A in het geval van alternatief 2 wordt niet beschreven in het MER (pagina 81 deel A). Niet duidelijk is of de gevolgen van de versnippering van deze huiskavel en de daaruit voortvloeiende kosten wel zijn meegewogen in het MER.

De passende beoordeling is tegenstrijdig: de depositie tussen 2017 en 2020 op de Oeffelter Meent is te hoog, maar dat zou niet erg zijn en schadelijk zijn voor de vegetatie, terwijl een te hoge depositie in 2025 wel schadelijk is. Hoe kan dit en in welke staat is de vegetatie in 2025, nadat de depositie jaren te hoog is geweest?

Het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is niet in alle alternatieven gelijk volgens tabel 6.6 deel A en tabel 3.40 deel B (het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is in alternatief A2, A3 en A4 lager). Dit kan niet als de omvang van het studiegebied gelijk blijft. Hierdoor zijn de effecten niet vergelijkbaar.

Op basis van het bovenstaande punten concludeert Mooren dat geen volledige en juiste informatie beschikbaar is geweest ten tijde van de keuze voor het voorkeursalternatief. De onderbouwing van het tracé in het voorontwerpbestemmingsplan is daarmee onvoldoende en daarmee in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Toelichting voorontwerpbestemmingsplan

Bereikbaarheid
De route De Bengels – Lokkantseweg is voor Mooren belangrijk in verband met bereikbaarheid van een areaal landbouwgrond ten oosten van de randweg en de A73 ter grootte van ± 45 hectare. Uit het MER blijkt dat De Bengels wordt afgesloten van de Oeffeltseweg, hierdoor ontstaan voor Mooren omrijafstanden. In de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan worden onder meer als randvoorwaarden voor de weg genoemd:

- dat waar nodig parallelwegen voor de bereikbaarheid van percelen en ontsluiting woningen worden aangelegd;
- de noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen gewaarborgd dient te zijn.

Omdat in het voorontwerpbestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met de ontsluiting van de landbouwgrond gelegen ten oosten van het wegvak tussen het Duits Lijntje en de Oeffeltseweg wordt niet voldaan aan de gestelde eisen waaraan de randweg moet voldoen. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en daardoor in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Gloudemans

Blad 4.
1400.149-B1/gbr/i

Economische uitvoerbaarheid
Door de situering van de toekomstige randweg diagonaal door de huiskavel wordt Mooren genoodzaakt om een deel van zijn eigendom aan de Provincie Noord-Brabant te verkopen voor de aanleg van de randweg. De eventuele aanleg van de randweg en de verkoop van een deel van de eigendommen van Mooren hiervoor zorgen voor een enorme waardedaling van het overblijvende eigendom.

Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de hoogte van deze waardevermindering en alle andere schade welke voor Mooren voortvloeit uit de aanleg van de randweg. De hoogte van deze schadeposten is van belang om te bepalen of de aanleg van het fietspad economisch uitvoerbaar is. Uit hoofdstuk 7 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat de kosten van de realisatie van de randweg voor rekening van de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Cuijk komen maar dat tussen deze twee partijen nog geen realisatieovereenkomst is gesloten. De economische uitvoerbaarheid is daarmee niet gedekt of althans niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding.

Compensatieplan
In het compensatieplan wordt gesproken over het aanbrengen van veldhagen door de huiskavel van Mooren:

"In aanvulling op de verbinding Balkloop-Duits Lijntje worden in de omgeving van de dassenburcht extra veldhagen geplant. Dit gebeurt langs logische lijnen, vooral langs de bestaande sloten."

Door het aanbrengen van veldhagen door de huiskavel van Mooren treedt een verdere versnippering van landbouwgrond op zodat van een aaneengesloten huiskavel geen sprake meer is. Het realiseren van deze veldhagen is slechts mogelijk indien men ook beschikt over het eigendomsrecht of de welwillendheid van Mooren om dit te realiseren. Mooren is echter niet bereid medewerking te verlenen aan het aanleggen van veldhagen over zijn huiskavel. Het realiseren van veldhagen over het eigendom van Mooren is daarom niet uitvoerbaar en kan daarom niet worden meegenomen in het compensatieplan.

Conclusie
Namens Mooren verzoek ik u het ontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps" in te trekken omdat deze niet voldoet aan de voorwaarden van een zorgvuldige voorbereiding en een goede ruimtelijke ordening. Ik reken erop dat het standpunt van Mooren duidelijk is. Indien gewenst is Mooren bereid met u in overleg treden om zijn bezwaren nader te verduidelijken.

In afwachting op een reactie verblijft.

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

l.a.a. - Moorens Farm V.O.F., Oeffeltseweg 6A, 5443 PJ Haps

Gloudemans

Postbus 455
5240 AL Rosmalen

Hintham 117c
Rosmalen

T 073 641 33 12
F 073 643 03 98
I gloudemans.nl

KvK Oost-Brabant
nr. 16032293
Rabobank 14.45.04.294
ING 1072696

IBAN NL57 RABO 0144 5042 94
BIC RABONL2U
Btw-nr. NL0011.48.680.B01

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Cuijk
Postbus 10.001
5430 DA CUIJK

GEMEENTE CUIJK
11 SEP. 2013
ZAAK
DOC
CLUSTER

Rosmalen, 10 september 2013
Kenmerk: 1400.149-B1/gbr/i
Onderwerp: Mooren, T.H.M. / Randweg Haps

Geacht college,

Namens mijn opdrachtgever Moorens Farm V.O.F., p/a Oeffeltseweg 6A te Haps, hierna te noemen "Mooren", dien ik hierbij een zienswijze in tegen het per 31 juli 2013 ter inzage gelegde voorontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps". Het voorontwerpplan bevat een regeling voor de aanleg van een randweg ten zuidoosten van Haps die een verbinding gaat vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg. Volgens de plantoelichting worden de bestemmingsplannen "Buitengebied 2010" en "Bestemmingsplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker 2009" gewijzigd omdat een groot deel van voornoemde bestemmingsplannen de aanleg van een weg niet toestaat.

Ontvankelijkheid
Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage vanaf 31 juli 2013. De termijn voor het indienen van zienswijzen loopt tot en met 10 september 2013. De zienswijze is dus tijdig ingediend.

Goede ruimtelijke ordening
Bestemmingen moeten in het bestemmingsplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen, artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Burgemeester en wethouders hebben niet deugdelijk gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening door het geven van een bestemming "Verkeer" op (een deel van de) eigendommen van Mooren. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Op grond van het in artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Het college heeft in het onderliggende voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven een deugdelijke belangenafweging. Zij hebben de belangen van Mooren onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

mr. A.C.M.M. (Ad) van Heesbeen
ing. Th.G.M. (Theo) Pruijn
drs. F.H. (Frederik) de Bruijne
ing. R.J.A. (Rob) Hesselmans
mr. S. (Stijn) Berns
ir. T.A. (Bertold) te Winkel
ir. F.C.L.G. (Frank) Schavemaker
mr. J. (Janneke) van der Burgt
M. (Mascha) van den Brule-van Zijl BBA
mr. G.F.M. (Gijs) Bakkers
A.J. (Antonie) van der Ven BBA
T.M. (Thomas) Houwen MRE
bc. A.M.G. (Anne-Marie) van Hooft-van Kuijk
ing. J.P.A.M. (Giem) Broekmans
mr. I.J.B. (Ilze) Bottram
ing. P.W.H. (Paul) Herder
ir. R.A.K.M. (Robbin) Bouten
mr. M. (Marieke) van Schipstal-Middelburg
G. (Gerben) Schol BBA

Th.W.J. (Theo) van der Walle, adviseur

Onze werkzaamheden worden verricht conform de Regeling van Rentmeesters.

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

Rentmeester NVR

Gloudemans

Ik zal het standpunt van Mooren nader toelichten.

Milieueffectrapport (MER)
De alternatieven worden In het MER niet volledig beschreven. Er is geen ontwerptekening opgenomen alleen lijnen op de kaart en dwarsprofielen. Daarbij wordt niet aangegeven welke verbindingen er in een alternatief in stand blijven en welke verbindingen verdwijnen. In het MER wordt alleen ingegaan op de aansluitingen op de randweg, niet op de relaties die door de randweg verstoord worden. Op deze wijze is een accurate effectbeschrijving - en beoordeling - niet mogelijk. De effecten voor doorstroming en bereikbaarheid zijn hiermee niet volledig.

Het voorgenomen alternatief heeft 2 nadelen die niet in de plannen opgelost worden:

1. er ontstaat een sluiproute Steenakkerstraat - Beerseweg – Wildsestraat;
2. de verkeersbelasting op het wegvak tussen de rotonde bij het RBL en de A73 is te hoog.

Onvoldoende duidelijk is welke maatregelen genomen worden om deze nadelen op te lossen en waarom de aanvullende maatregelen niet elders tot problemen gaan leiden. Het risico bestaat dat er na aanleg van de randweg verkeer door straten rijdt die daar niet op berekend zijn. Hierdoor loopt de nieuwe randweg vast en blokkeert Haps, het RBL en de A73 en ontstaat extra sluipverkeer. Een eventuele oplossing voor deze nadelen dient over voldoende reservecapaciteit te beschikken, zodat er geen moeilijkheden ontstaan als de verkeershoeveelheden hoger uitvallen dan voorspeld.

De effectbeoordeling in hoofdstuk 6.2 van het MER hoofdrapport is niet transparant en niet-navolgbaar. Verschillen in effecten tussen de alternatieven worden in de tekst niet verklaard; hierin wordt alleen ingegaan op 1 of 2 alternatieven. Zo is niet duidelijk waarom het ene alternatief 2 minnen scoort en het andere 1 min. De kwalitatieve effectbeoordeling wordt niet beschreven zodat niet duidelijk is welke redenering heeft geleid tot de effectbeoordeling. Daarnaast zijn niet voor alle effecten klassen weergegeven die vertaald worden naar de 7-puntsbeoordelingsschaal.

Het kentekenonderzoek uit 2010 geeft tegenstrijdige informatie ten opzichte van de rest van het MER. Het aandeel doorgaand verkeer is hierin maar 22 – 29%, terwijl op p. 96 van deel B (effectstudies MER) wordt gesproken over een aandeel van 80 – 85 % doorgaand verkeer op de traverse in 2025. Hoe kan dit en hoe is dit kentekenonderzoek verder gebruikt in het onderzoek? Het nut van de randweg hangt immers samen met een groot aandeel doorgaand verkeer.

De stelling dat de randweg herkomst/bestemmingsverkeer naar Haps moet afwikkelen is niet juist. Dit verkeer komt hoe dan ook in Haps uit en in veel gevallen op de oude N264 traverse omdat van daaruit het verkeer over de aangrenzende straten verdeeld wordt. De randweg is hoofdzakelijk van nut voor het doorgaand verkeer. Daar moet ook op beoordeeld worden.

Alternatief 2 zou meer verkeer uit de Kerkstraat wegtrekken dan andere alternatieven. Dit is niet waar. Dat gebeurt echter maar voor 200 – 1.000 motorvoertuigen in alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 en voor 100 – 1.800 motorvoertuigen in alternatief 3. Alternatief 3 trekt dus het meeste verkeer weg uit de Kerkstraat. Waar komen de resterende 2.000 voertuigen die in alternatief 2 en 3 op de randweg rijden vandaan?

De bijlagen bij het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn niet te lezen zonder legenda en titel. En dat terwijl deze bijlagen de basis van de effectbepaling vormen.

Gloudemans

De barrièrewerking voor de landbouw in alternatief 2 is eveneens groot. Het verschil in beoordeling met de dubbel – voor alternatief 1 op pagina 150 wordt niet verklaard. Bovendien zijn er geen maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Hiermee wordt niet aan de randvoorwaarde voldaan om de bereikbaarheid van de gronden aan weerszijden van de weg te garanderen. Daarmee is de barrièrewerking op dit wegvakgedeelte maximaal.

Door afsluiting van de route De Bengels – Lokkantseweg ontstaan voor Mooren omrijafstanden naar kavels aan de oostzijde van de randweg en de A73. Mooren heeft ten oosten van de A73 een areaal van ± 45 hectare landbouwgrond liggen zodat de omrijschade voor Mooren enorm is. De noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen wordt als één van de randvoorwaarden genoemd. Alternatief 2 voldoet in het geval van Mooren niet aan deze doelstelling.

De doorsnijding van de huiskavel van het melkveebedrijf van Mooren aan de Oeffeltseweg 6A in het geval van alternatief 2 wordt niet beschreven in het MER (pagina 81 deel A). Niet duidelijk is of de gevolgen van de versnippering van deze huiskavel en de daaruit voortvloeiende kosten wel zijn meegewogen in het MER.

De passende beoordeling is tegenstrijdig: de depositie tussen 2017 en 2020 op de Oeffelter Meent is te hoog, maar dat zou niet erg zijn en schadelijk zijn voor de vegetatie, terwijl een te hoge depositie in 2025 wel schadelijk is. Hoe kan dit en in welke staat is de vegetatie in 2025, nadat de depositie jaren te hoog is geweest?

Het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is niet in alle alternatieven gelijk volgens tabel 6.6 deel A en tabel 3.40 deel B (het aantal geluidbelaste woningen in het studiegebied is in alternatief A2, A3 en A4 lager). Dit kan niet als de omvang van het studiegebied gelijk blijft. Hierdoor zijn de effecten niet vergelijkbaar.

Op basis van het bovenstaande punten concludeert Mooren dat geen volledige en juiste informatie beschikbaar is geweest ten tijde van de keuze voor het voorkeursalternatief. De onderbouwing van het tracé in het voorontwerpbestemmingsplan is daarmee onvoldoende en daarmee in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Toelichting voorontwerpbestemmingsplan

Bereikbaarheid
De route De Bengels – Lokkantseweg is voor Mooren belangrijk in verband met bereikbaarheid van een areaal landbouwgrond ten oosten van de randweg en de A73 ter grootte van ± 45 hectare. Uit het MER blijkt dat De Bengels wordt afgesloten van de Oeffeltseweg, hierdoor ontstaan voor Mooren omrijafstanden. In de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan worden onder meer als randvoorwaarden voor de weg genoemd:

- dat waar nodig parallelwegen voor de bereikbaarheid van percelen en ontsluiting woningen worden aangelegd;
- de noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen gewaarborgd dient te zijn.

Omdat in het voorontwerpbestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met de ontsluiting van de landbouwgrond gelegen ten oosten van het wegvak tussen het Duits Lijntje en de Oeffeltseweg wordt niet voldaan aan de gestelde eisen waaraan de randweg moet voldoen. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en daardoor in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Gloudemans

Blad 4.
1400.149-B1/gbr/i

Economische uitvoerbaarheid
Door de situering van de toekomstige randweg diagonaal door de huiskavel wordt Mooren genoodzaakt om een deel van zijn eigendom aan de Provincie Noord-Brabant te verkopen voor de aanleg van de randweg. De eventuele aanleg van de randweg en de verkoop van een deel van de eigendommen van Mooren hiervoor zorgen voor een enorme waardedaling van het overblijvende eigendom.

Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de hoogte van deze waardevermindering en alle andere schade welke voor Mooren voortvloeit uit de aanleg van de randweg. De hoogte van deze schadeposten is van belang om te bepalen of de aanleg van het fietspad economisch uitvoerbaar is. Uit hoofdstuk 7 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat de kosten van de realisatie van de randweg voor rekening van de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Cuijk komen maar dat tussen deze twee partijen nog geen realisatieovereenkomst is gesloten. De economische uitvoerbaarheid is daarmee niet gedekt of althans niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Het voorontwerpbestemmingsplan is op dit punt in strijd met een zorgvuldige voorbereiding.

Compensatieplan
In het compensatieplan wordt gesproken over het aanbrengen van veldhagen door de huiskavel van Mooren:

"In aanvulling op de verbinding Balkloop-Duits Lijntje worden in de omgeving van de dassenburcht extra veldhagen geplant. Dit gebeurt langs logische lijnen, vooral langs de bestaande sloten."

Door het aanbrengen van veldhagen door de huiskavel van Mooren treedt een verdere versnippering van landbouwgrond op zodat van een aaneengesloten huiskavel geen sprake meer is. Het realiseren van deze veldhagen is slechts mogelijk indien men ook beschikt over het eigendomsrecht of de welwillendheid van Mooren om dit te realiseren. Mooren is echter niet bereid medewerking te verlenen aan het aanleggen van veldhagen over zijn huiskavel. Het realiseren van veldhagen over het eigendom van Mooren is daarom niet uitvoerbaar en kan daarom niet worden meegenomen in het compensatieplan.

Conclusie
Namens Mooren verzoek ik u het ontwerpbestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied 2010, Randweg Haps" in te trekken omdat deze niet voldoet aan de voorwaarden van een zorgvuldige voorbereiding en een goede ruimtelijke ordening. Ik reken erop dat het standpunt van Mooren duidelijk is. Indien gewenst is Mooren bereid met u in overleg treden om zijn bezwaren nader te verduidelijken.

In afwachting op een reactie verblijft.

Met vriendelijke groet,

J.P.A.M. Broekmans

l.a.a. - Moorens Farm V.O.F., Oeffeltseweg 6A, 5443 PJ Haps

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk

Postbus 10001

5430 DA Cuijk

Betreft: inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplan en Plan-Mer "Buitengebied 2010, randweg Haps"

Geacht College,

Met deze brief wil ik mijn inspraakreactie tegen het voorontwerpbestemmingsplan en Plan Mer "Buitengebied 2010, randweg Haps" kenbaar maken. Met name richting de Mer-commissie wil ik de volgende zaken kort opsommen:

- Door de Provincie Brabant en de gemeente Cuijk is in tegenstelling tot wat democratisch was besloten, namelijk de Randweg Haps zover mogelijk van de bebouwde kom leggen: Trace 1, toch Trace 2 erdoor gedrukt: vlak langs de kom van Haps!

- De eerste versies van de Mer-Randweg Haps bevatten vele omissies inzake afwegingspunten die met name tracé 2 heel erg goed pasten. Een aantal van onze opmerkingen zijn in de Oplegnotitie aangepast, maar vele zaken zoals natuurwaarden en aanwezige flora en fauna op het Duits lijntje niet.

- In de Mer-Randweg Haps wordt op onvoldoende wijze naar alternatieven gekeken zoals aanpassing routes van het doorgaande vracht- en autoverkeer vanaf de A-73 richting Uden en de A-50 via de Middenpeelweg en Elsendorp. Hier liggen al bestaande infrastructuren die nog voldoende capaciteit hebben.

- Van de Provincie Brabant mag je daarnaast een duidelijke **visie** en studie verwachten waarin ook de doortrekking van de A-77 naar de A-50 tussen Uden en Veghel is bekeken. Vele gemeentes in de regio hebben dit al meerdere keren onder de aandacht gebracht, zelfs de Provincie Limburg is hierin kartrekker geweest. Hiermee worden tevens leefbaarheidsproblemen bij meerdere dorpskernen opgelost en is er sprake van een duurzame oplossing van het toenemende oost-west verkeer hier in noordoost Brabant. Tevens worden dan de dagelijkse knelpunten met de aansluitingen op de A-73 in Cuijk, Boxmeer en zelfs Venray ontlast. Samenvattend: de Randweg Haps lost in deze niets op.

- In de MER-randweg worden de Natuurwaarden op en rond het Duits Lijntje sterk ondergewaardeerd. Dit blijkt b.v. uit de waarnemingen die zijn gedaan, een enkele dassenburcht, dit zijn er veel meer (4 a 5). Tot afgelopen week zijn er nog steeds nieuwe holen gegraven door de dassen. Op uw verzoek kan ik foto's van de afgelopen jaren overleggen. Van motorcrossen is geen sprake aangezien het gebied met een afgesloten poort is afgezet (zie blz. 67 afbeelding 2.33). Een aantal jaren geleden heeft de gemeente Cuijk nog enkele vrachtwagens met bossen snoeihout op het spoor aangebracht om de dassen extra bescherming te bieden tegen niet aangelijnde honden die worden uitgelaten.
Er zouden geen of nauwelijks vogels leven, het tegenovergestelde is aan de orde: het is een belangrijk leefgebied van roofvogels (buizerd, torenvalk en sperwer) maar ook de koekoek, steenuil, sperwer, roodborstje, kwikstaart, vlaamse gaai, ekster, spreeuw, pimpelmees, boerenzwaluw en de kraai. Daarnaast tref je er tegen de avond altijd de rondvliegende vleermuizen aan. Ook kleine zoogdieren zoals de vos, eierwezel of hermelijn kun je zo af en toe waarnemen.

Doordat de voormalige spoorlijn is opgebouwd uit hoofdzakelijk zand is er sprake van specifieke flora dat gedijt op schrale ondergrond zoals de koningsvaren en diverse mossoorten. Ook de vele vlindersoorten en overige insekten hebben aan het Duits Lijntje een ideaal biotoop.

- Het Duits Lijntje wordt veelvuldig bewandelt en een enkele fietser verkort de route richting Boxmeer. Er is sprake van een vorm van extensieve **recreatie** voor de directe bewoners aan de oostkant van Haps die even de rust en natuur willen opzoeken en de vogeltjes horen zingen en fluiten.

- In de eerste Mer-varianten werd nadrukkelijk gesteld dat er bij de aftakking van de Oeffeltseweg een grote rotonde werd gerealiseerd die als vaststaand moest worden bestempeld. Nu de keuze, tegen de wens van de meerderheid van de Hapse bevolking, definitief op tracé 2 is gevallen, is de rotonde al geschrapt en komt er meer oostelijk een van stoplichten voorziene kruising. Hiermee had tracé 1 ook veel makkelijker en efficiënter op de Oeffeltseweg aangesloten kunnen worden, ten nadele van tracé 2.

-Zoals al eerder opgemerkt zijn er meerdere zaken zodanig beschreven of juist niet in de MER opgenomen dat alle “lichten op groen” staan voor tracé 2 en “oranje of rood” voor tracé 1. Zo is er b.v. nooit melding gemaakt van het moeten wegkopen van de melkrundveehouderijbedrijf van de fam. Goosens wonende aan de Lokkantseweg 1 in Haps. Deze extra kosten zijn nooit in de vergelijking tussen de verschillende trace’s opgenomen. Ook de vele planschadeprocedures die tientallen aanwonenden van tracé 2 nog straks gaan opstarten wordt niet in de vergelijking meegewogen. Bij tracé 1 behoeft in feite niemand weggekocht te worden, geen bedrijf of particulier.

Tot slot wil ik vermelden dat bij vragen of opmerkingen van uw zijde, ik altijd bereid ben om u van aanvullende informatie te voorzien zowel in woord, geschrift of fotomateriaal. Ook het ter plaatse komen bezichtigen van het plangebied kan ik aanraden en zal verhelderend kunnen werken.

Met vriendelijke groeten,

Frans van Bergen

Kijkuitspad 2

5443 AG Haps

Tel. 0485-313682

Email: fransvanbergen@home.nl

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

Aan de leden van de Commissie M.E.R.

Betreft: Inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

Haps 9 september 2013

Geacht College, geachte leden van de Commissie M.E.R.,

Met dit schrijven willen wij, een groot aantal burgers van Haps, alsmede actiegroep Trace2nee een aantal kanttekeningen maken bij het voorontwerp bestemmingsplan randweg Haps.

Inleiding

Actiegroep Trace2nee is ontstaan doordat de vooraf gestelde "harde" eisen die de maatstaven van de ontwikkeling zouden zijn werden geschonden. Ook is geconstateerd dat de M.E.R. niet volledig en op punten onjuist was. Daarnaast heerst de overtuiging dat door tunnelvisie en prestatiedrang onjuiste keuzes zijn gemaakt. Naar onze mening is een heroverweging op objectieve basis noodzakelijk waarbij ook eliminering van dit plan een optie moet zijn.

M.E.R.

Er is aangegeven dat de M.E.R. onvolledig en onjuist is. Een deel hiervan is in de oplegnotitie gecorrigeerd, zij het met een visie gericht op een bepaald tracé en niet afgewogen tegen de alternatieven. Daarnaast geeft het gekozen tracé meer feitelijke schade. Schade aan EHS is het hoogst van alle varianten en er wordt als enige een volledig beschermd natuurgebied doorsneden.
Metingen zijn op aannames en modellen terwijl er ervaringscijfers van de meteorologische dienst van vliegveld Volkel beschikbaar zijn die andere metingen geven. Uit het nieuwste wetenschappelijk rapport " jaaroverzicht luchtkwaliteit 2012" blijkt dat ondanks de nominale daling en de extra daling door gunstige weersomstandigheden normen niet gehaald gaan worden.
Er wordt niet goed aangegeven of en hoeveel de overlast stijgt voor bewoners ten opzichte van de bestaande situatie. Hierbij hoort ook overlast van sluipverkeer.
Veel metingen en conclusie worden separaat benoemd en niet het gevolg van het geheel.
In de conclusie worden essentiële aspecten die wel in het onderzoek staan niet genoemd waardoor beslist wordt op onvolledige informatie. Ook de motivatie van de gedeputeerde om een democratisch besluit te omzeilen is gebaseerd op gedeeltelijk onvolledige en onjuiste informatie.

Draagvlak

Uit de aangeboden petitie, de basis voor het burgerinitiatief blijkt dat voor het gekozen tracé te weinig draagvlak is. Er is een duidelijke voorkeur voor een tracé verder van de kom. Meer dan 1000 burgers van 18 jaar of ouder wijzen het gekozen tracé af. (Haps heeft ca. 3000 inw.)
Verder is op geen enkele wijze is inhoudelijk onderbouwd waarom de kosten plotseling zo veel verschillen.

Leefbaarheid

Iedere randweg waar dan ook zal de leefbaarheid aan de Kerkstraat verbeteren. Daar staat tegenover dat op vele andere plaatsen de leefbaarheid sterk zal afnemen. Het is niet inzichtelijk gemaakt of en hoeveel de totale leefbaarheid zal afnemen.

Nut en noodzaak

De randweg staat een op een in relatie met het RBL. Tot op heden zijn er nog geen kavels verkocht aan bedrijven. Wel is er grond voor een brandweerkazerne door de gemeente aangekocht. Dit is echter geen bedrijvigheid zoals men wil doen geloven naar de buitenwereld toe.
Uit een rapport van de provincie blijkt dat er een overschot aan industrieterreinen is. De behoefte daalt na 2020 sterk. Daarnaast is het gekozen tracé een deeloplossing omdat verkeer richting Cuijk door de kern van Haps moet.

Tegenstellingen

In de oplegnotitie wordt gesproken van onlosmakelijkheid van de rotonde op het RBL en de randweg. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan RBL noord.
De aangeboden variant is in strijd met dit bestemmingsplan, aangezien bij het gekozen tracé geen rotonde mogelijk is. Een alternatief tracé is in eerder stadium afgewezen omdat het in strijd was met het bestemmingsplan RBL noord.
De plannotitie geeft wel ruimte om dit aan te passen, maar het geeft ons burgers wel een wrang gevoel aangaande de overheid als betrouwbare partner.

Gesteld is dat een rotonde noodzakelijk is voor veiligheid en snelle verkeersafhandeling met ook oog voor de aanwezige ambulancekazerne.
Nu is gekozen voor verkeerslichten waarbij deze gemanipuleerd kunnen worden bij uitrijden van een ambulance. Er is niet onderzocht hoe vaak op welke tijdstippen uitgerukt moet wat hiervan de gevolgen voor de doorstroming.

De minister heeft nadrukkelijk aangegeven om niet onnodig geld uit te geven aan projecten die niet strikt noodzakelijk zijn en/of uitgesteld kunnen worden.
De stroeve ontwikkelingen in de huidige economische situatie en het naar alle waarschijnlijkheid wegblijven van bedrijven zoals Teeuwissen en Hilkmann maken dat de noodzaak van een randweg discutabel is. Daarnaast zal de Rijksoverheid

middelen vrij moeten maken om de op- en afritten bij de A73 te verbreden. De minister heeft meerdere keren aangeven geen geld vrij te willen maken voor projecten die niet noodzakelijk zijn of uitgesteld kunnen worden. Ook hier is geen duidelijkheid hoe dit op te lossen.

De provincie heeft een provinciale zorgtaak. Er wordt nu tientallen miljoenen euro's geïnvesteerd voor een randweg om een dorp, zonder zoals in eerder stadium afgesproken regionale oplossingen te onderzoeken.
Voorbeeld hiervan is de zgn. Elsendorpvariant.

Namens,

Peter van Kuppeveld
Kijkuitspad 1A
5443 AG Haps
06-23951518
van.kuppeveld@home.nl

Bijlage:
Handtekeningbladen
Burgerinitiatief

Handtekeningen inspraaknotitie Randweg

NAAM	ADRES	WOONPLAATS	B
B. Ruijpers	Kijkuitspad 5	Haps	
A.H.J Venhuizen	Kijkuitspad 3	Haps	
M. Claassen	Parallelstraat 31	Haps	
W. Vrolijks	Kijkuitspad 1	Haps	
P. Hurkens	Kijkuitspad 2b	Haps	
E. van Hassel	Kijkuitspad 4	Haps	
G. van Duijnhoven	Kijkuitspad 8	Haps	
C. Verschuren	Kijkuitspad 6	Haps	
K. Peters	Kijkuitspad 7	Haps	
R. Brattinga	Parallelstraat 40	Haps	
A. Weerts Jans	Parallelstr. 36	Haps	
[illegible]	[illegible]		
P. Thijssen	Parallelstr 43	Haps	
[illegible]	Parallelstraat 29	Haps	
T. Hurkens	Parallelstr 14a	Haps	

Handtekeningen inspraaknotitie Randweg

NAAM	ADRES	WOONPLAATS
F.v. Bergen	Kijkuitspad 2	Haps
N Gaarts	Kijkuitspad 2a	Haps
C. Leurs	Parallelstr 2	Haps
V. Duijzenvoorde	Burg. Moorenstr 12	Haps
J. Poels	Parallelstr. 49	Haps
J. Setten	Parallelstr 28	Haps
Chr Gijsbers	Parallelstr 33	Haps
M. van den Boogaart	Parallelstr 24	Haps
MAE Ramme	Parallelstr 22b	Haps
Edwin Stoffer	Overweg 6	Haps
Th. Reijs v Dommele	Parallelstr 35	Haps
J. Gerritz	Parallelstr 38	Haps
E. van Hessel	Parallelstr 37	Haps
S. ten Hulscher	Parallelstr 39	Haps
R. v Dijk	Parallelstr 41	Haps

Handtekeningen inspraaknotitie Randweg

NAAM	ADRES	WOONPLAATS
M. Mans	Parallelstr. 30	Haps
G. Nabuurs.	PARALLELSTR 32	HAPS
L. Nabuurs	Tulpenstraat 8	Haps
Diana Peters	Overweg 2	Haps
Jos Rausch	Over weg 3	Haps
Mud Bessdaar	Burg Moonen 40	HAPS
J. HURKENS	PARALLELSTR 42	HAPS
P. v. Rappeveld	Kykuitpad	Haps

Gemeente Cuijk
T.a.v. Burgemeester en wethouders
Postbus 10.001
5430 DA CUIJK

Haps, 8 september 2013

Betreft: Inspraakreactie tegen voorontwerp bestemminsgplan en MER
NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VO01

Geachte burgemeester, geachte wethouders,

Hierbij geven wij aan dat we bezwaar hebben tegen het voornemen om voor de randweg Haps voorkeurstracee 2 in zijn huidige vorm uit te gaan voeren.

In de MER ontbreekt een onderdeel dat deel uit maakt van de optimalisatie voorkeurstracee 2. Volgens ons is dit de verschuiving in oostelijke richting van het knooppunt Zoetsmeerweg, Randweg waardoor er een knooppunt ontstaat Lokkantseweg, Randweg. Deze verschuiving is deels uitgewerkt (zie bijlage), maar is niet opgenomen in de MER.

Het verschuiven van het knooppunt creëert een aantal voordelen:
-de gehele randweg komt een eind verder van de bestaande bebouwing te liggen van de dorpskern van Haps en de randen zoals Kijkuitspad.
-de randweg kent geen scherpe bocht meer en zal als gevolg daarvan:
  -minder gevaarlijk zijn,
  -minder geluidsoverlast en fijnstof geven als gevolg van extra remmen en optrekkende voertuigen,
-het electriciteitshuisje ligt niet meer aan de rotonde, waardoor er bij de aanleg en bij het gebruik van de randweg veel minder risico's zijn.
De Putselaarstraat kan eenvoudig en goedkoop afgesloten worden, zodat het knooppunt Zoetsmeerweg, Putselaarstraat, Lokkantseweg minder complex wordt en dus veiliger wordt.

Voor ons als bewoners van de Zoetsmeerweg 10 levert het verplaatsen van het knooppunt een waardevermindering die veel kleiner is en een grotere leefbaarheid door een kleinere hoeveelheid fijnstof en minder geluidsoverlast.

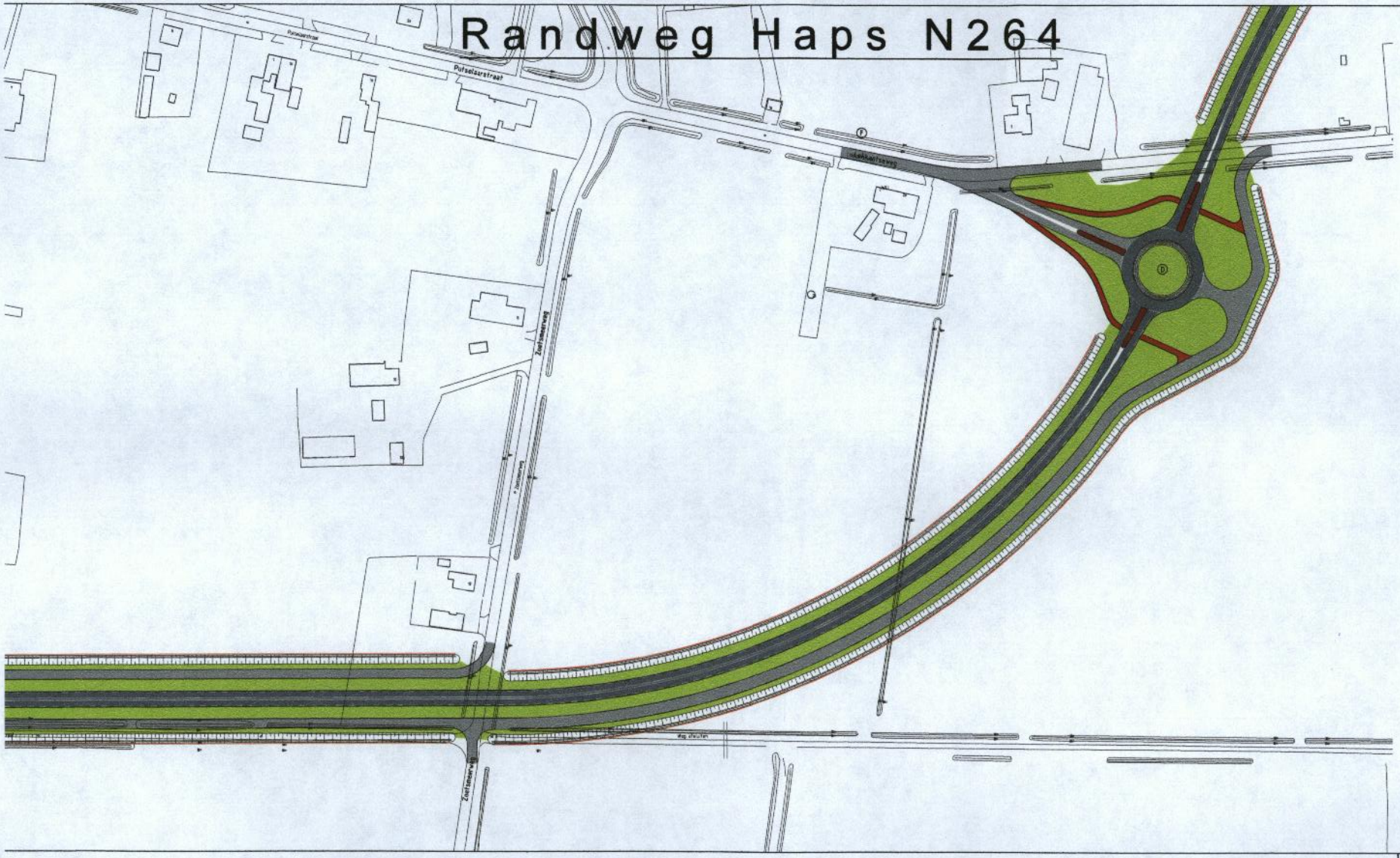
Wij zijn dan ook van mening dat deze optimalisatie aan de MER wordt toegevoegd. Afhankelijk van de uitkomst zullen we een planschadevergoeding verlangen voor de waardedaling van onze woning.

Met vriendelijke groet,

M Heesakkers

M. Heesakkers
Zoetsmeerweg 10
5443 NH Haps
Telefoon 0485-330728
Mobiel 06-11911660

Randweg Haps N264



VOORONTWERP+

Gemeente Cuijk

MER-studie Randweg Haps

Studie variant 2a

CUY007

Datum: CONCEPT

13-0449

DORPSRAAD HAPS

Het college van B&W van Cuijk
Postbus 10001
5430 DA CUIJK

Ons kenmerk: 20130909
Datum: 9 september 2013
Onderwerp: inspraakreactie voorontwerp bestemmingsplan en / of plan mer randweg Haps

Geacht College,

Middels dit schrijven reageren wij op het voorontwerp bestemmingsplan en/of de plan-mer van de Randweg te Haps.

1. De Dorpsraad Haps vraagt haar aandacht voor de ontsluiting voor (lokaal) langzaam verkeer van het huidige gebied de Bengels op de Oeffeltseweg. Bij het wegvallen van de aansluiting van de straat de Bengels op de Oeffeltseweg ontstaat hierdoor een probleem voor het lokale agrarisch verkeer.
2. De Dorpsraad Haps vraagt haar aandacht voor het mogelijke sluipverkeer en effecten tgv verkeerstoename op wegen, zoals onder andere de Steenakkerstraat, de Lokkantseweg, de Kampsestraat, de Beerseweg, de Wildsestraat en de Beatrixlaan. De gemeente dient ongewenste verkeerstoename en sluipverkeer in de ogen van de aanwonenden efficient te reduceren.
3. De intensivering van het verkeer van de Lokkantseweg (o.a. door de afsluiting van de Bengels als ontsluiting van verkeer vanuit Rijkevoort naar de A73) in combinatie met het fietsverkeer naar de scholen in Haps en Boxmeer moet resulteren in een aanpassing van de Lokkantseweg, zodat de kwetsbare verkeersdeelnemers structureel beter beschermd worden (fietspaden).
4. Indien geluidsoverlast voor aanwonenden toeneemt, dient niet primair naar het plaatselijk verhogen van de toegestane geluidsbelasting te worden gekeken, doch naar geluidsreducerende maatregelen en geluidswerende constructies in overleg met aanwonenden, teneinde onder de grenswaarden te blijven.
5. Het uitgangspunt dat de N2 overschrijding slechts tijdelijk is en door ontwikkelingen in de uitstoot van voertuigen weer zal afnemen is niet voldoende en opportuun. Indien N2 concentraties boven de grenswaarde optreden (tijdelijk of structureel) dienen hiervoor beschermende maatregelen te worden genomen. Het uitgangspunt dat door verschoning van voertuigen N2 emissies afnemen in een bepaalde mate, is door allerlei (economische) ontwikkelingen achterhaald.
6. De Dorpsraad Haps pleit voor toepassing van de stilste variant asfalt.
7. De Dorpsraad Haps vraagt aandacht ter beperking van lichthinder bij rotondes en overige bochten.
8. De Dorpsraad Haps vraagt aandacht voor de doorsnijding van het Duits lijntje. Op toeristisch en ecologisch gebied wordt een unieke structuur doorkruist, compensatie schiet tekort voor flora en fauna, alsook de wandelmogelijkheden. De toepassing van een brug of tunnel hiervoor als compenserende maatregel ontbreekt
9. De Dorpsraad Haps vraagt bijzondere aandacht voor het zogenaamde doorgaande langzaamverkeer, grote landbouwvoertuigen die vanaf Sint Hubert naar Oeffelt om omgekeerd moeten. Doordat het traject tussen de Puttershoek en de aansluiting op de Oeffeltseweg / A73 niet voor langzaamverkeer toegankelijk is, zullen deze (vaak) grote voertuigen dwarss door de kern van Haps moeten rijden. Hierdoor worden de mogelijkheden voor de ontwikkeling van de dorpskern beperkt. De situatie wordt als niet gewenst ervaren.
10. De Dorpsraad Haps vraagt haar aandacht voor het fietsverkeer bij de Oeffeltseweg / de Bengels / A73. Het gelijkvloers kruisen van de randweg of de Oeffeltseweg (bij de randweg / A73) dient tot een absoluut minimum te worden beperkt. Bij gelijkvloerse oversteekmogelijkheden dient de veiligheid van de fietser optimaal geborgd te worden.

bankrek.: 1191.15.778, K.v.K. 's-Hertogenbosch nr. 41086346 postadres: Beerseweg 3, 5443 BD Haps

11. De Dorpsraad Haps vraagt aandacht voor de ontsluiting van landbouwpercelen die door de aanleg van de randweg doorkruist of niet bereikbaar worden.
12. De Dorpsraad Haps vraagt maatregelen ter borging en voorkoming van overschrijding van de grenswaarden op het gebied van luchtkwaliteit, op alle deelfacetten.
13. De Dorpsraad Haps vraagt aandacht voor de intensiteitstoename op alle wegen door het RBL. Uit de informatie die wij ter kennis hebben genomen kunnen wij niet onomstotelijk vaststellen dat de verkeersbewegingen van een operationeel RBL (dus niet de aanleg) zijn meegenomen.
14. De Dorpsraad Haps vraagt speciale aandacht voor het gedeelte Zoetsmeerseweg tussen de Randweg en de aansluiting bij de Gravenhof op de Sint Hubertseweg, daar deze route aanzienlijk intensiever zal worden benut en de huidige structuur daarin niet voorziet. Het scheiden van langzaam en snelverkeer dient hier geborgd te worden.
15. De verlichting van de randweg en aansluitingen moet op de meest milieuvriendelijke constructie worden uitgevoerd.
16. De Dorpsraad Haps vraagt om inpassing van de randweg en aansluitingen in een agrarisch en landschappelijk karakter. Lichtremmers, straatmeubilair dienen hierop te worden aangepast.
17. De Dorpsraad Haps vraagt actieve monitoring en rapportage aan de Dorpsraad Haps van de verkeersintensiteit vooraf en na uitvoering van de aanleg van de Randweg op alle in deze reactie genoemde wegen.

De Dorpsraad Haps is uiteraard altijd bereid u op deze punten nadere toelichting en uitleg te geven.

Hoogachtend,

René Janssen namens de Dorpsraad Haps ,

regionaal bedrijvenpark

laarAkker 73 ruimte om te groeien

Gemeente Cuijk
T.a.v. mevr. M. Hermanussen
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

datum: 9 september 2013
betreft: Inspraakreactie voorontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2010 randweg Haps

Geachte mevrouw Hermanussen,
In het kader van de inspraakprocedure t.b.v. het voorontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2010 Randweg Haps hebben wij de volgende zienswijze:

RBL CV is een samenwerkingsverband tussen BNG Gebiedsontwikkeling en de gemeente Cuijk. Middels deze vennootschap wordt het Regionale Bedrijvenpark Laarakker ontwikkeld. Het plangebied van het te ontwikkelen bedrijfsterrein wordt door dit plan doorkruist met de randweg, *(zie tekening 1).*
In eerdere bij RBL bekende planstudies werd het plandeel ten Zuiden van de Oeffeltseweg niet doorkruist met de Randweg.

Hoewel wij deels betrokken zijn bij de ontwerpfase hebben wij het volgende op te merken:

Door de randweg wordt er een andere aansluiting op de Provinciale weg gerealiseerd. Los van de zakelijke en ruimtelijke aspecten hiervan hebben wij in eerder overleg meermaals aangegeven dat RBL het middengebied voor haar exploitatie wenst te behouden(*zie ook tekening 2*). De hier nu geplande bestemming wegen is daarbij absoluut niet passend.

De bedoelde locatie is eigendom van de gemeente Cuijk en verworven in relatie tot de ontwikkeling van het bedrijvenpark Laarakker. RBL wenst van deze locatie gebruik te blijven maken.
De beoogde bestemming blijft bedrijvenpark, echter voor deze plek heeft RBL CV nog een aantal bijzondere bestemmingen in gedachten, zoals bijvoorbeeld:

- Brandstofverkkooppunt
- Facility point

Wij verzoeken u dan ook om de bestemming in dit gebied aan te passen in overleg met RBL,
Zodat RBL aan haar doelstelling voor uitgeefbaar terrein kan blijven voldoen.

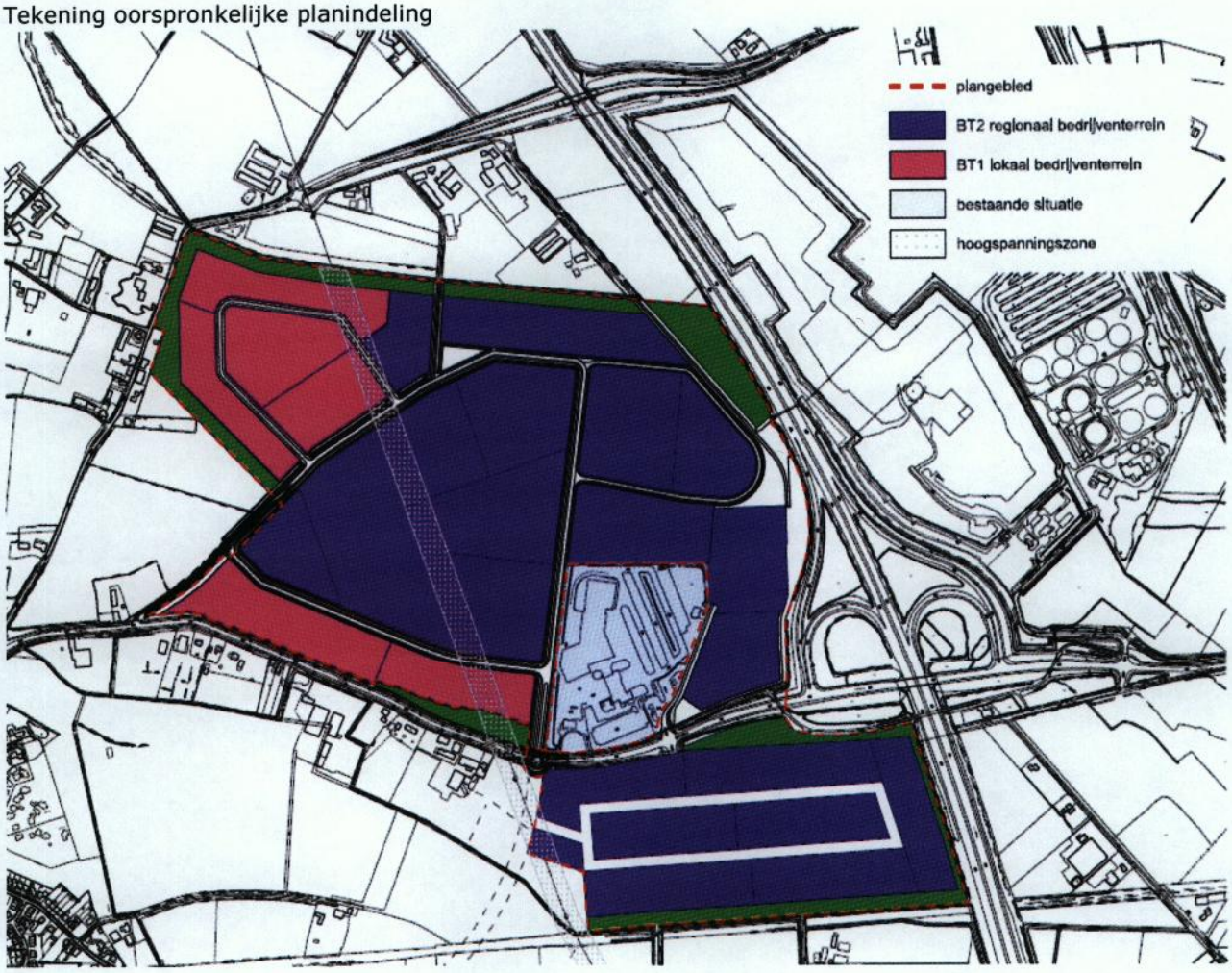
Hoogachtend,
namens Regionaal Bedrijvenpark Laarakker C.V.,

Leon Vromans
Directie Regionaal Bedrijvenpark Laarakker BV

regionaal bedrijvenpark

laarAkker 73 ruimte om te groeien

Tekening oorspronkelijke planindeling



Tekening 2: Plangebied nieuwe indeling:

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

betreft: inspraakreactie/ zienswijze voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

Geacht College,

Ondergetekenden, bewoners van de Beerseweg/ Wildsestraat/ Steenakkerstraat/ Beatrixlaan in Haps willen het volgende onder uw aandacht brengen.
Uit het v.o.bp (rapport 017, Verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng) blijkt dat het sluipverkeer op bovengenoemde straten na realisering van de randweg fors tot zeer fors gaat toenemen. Toch worden in het bestemmingsplan nergens maatregelen gepland om dit te beteugelen en binnen aanvaardbare proporties te houden. Dat voldoet ook niet aan het 'Advies voor Richtlijnen voor de Milieueffectrapportage' van oktober 2010. (zie 3.2 Alternatieven, subtitel Analyse en effecten).
Zo zijn wij **bijvoorbeeld** bang dat de wijze waarop de Steenakkerstraat aangesloten gaat worden op de St Hubertseweg en laatstgenoemde weg op de nieuwe randweg de poorten voor sluipverkeer aan de westkant van Haps wagenwijd open zet.
Wij vragen u dan ook om in het kader van dit bestemmingplan te kiezen voor een integrale benadering door nu alvast en in samenhang met de rest van het plan maatregelen te plannen (en te budgetteren) om de overlast door sluipverkeer tot een minimum te beperken. En om deze maatregelen, **waaronder** bovengenoemde aansluiting, op te nemen in het ontwerpbestemmingplan, op zodanige wijze dat de leefbaarheid voor de bewoners van deze straten gewaarborgd wordt.

Ook hier geldt de gouden regel: (goed) besturen is vooruitzien. Dat principe krijgt gestalte in een integrale visie op knelpunten, problemen en mogelijke oplossingen, c.q. oplossingswegen. Een bestemmingsplan is bij uitstek het medium om die visie vast te leggen.

Op dit punt tekenen wij dan ook bezwaar aan tegen dit voorontwerpbestemmingsplan, omdat het de leefbaarheid van onze woonsituatie drastisch dreigt aan te tasten.

Haps, 27 augustus 2013

naam: Bram Vaessen
adres: Steenakkerstraat 5, 5443 NK, Haps

handtekening:

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

betreft: inspraakreactie/ zienswijze voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

Geacht College,

Ondergetekenden, bewoners van de Beerseweg/ Wildsestraat/ Steenakkerstraat/ Beatrixlaan in Haps willen het volgende onder uw aandacht brengen.
Uit het v.o.bp (rapport 017, Verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng) blijkt dat het sluipverkeer op bovengenoemde straten na realisering van de randweg fors tot zeer fors gaat toenemen. Toch worden in het bestemmingsplan nergens maatregelen gepland om dit te beteugelen en binnen aanvaardbare proporties te houden. Dat voldoet ook niet aan het 'Advies voor Richtlijnen voor de Milieueffectrapportage' van oktober 2010. (zie 3.2 Alternatieven, subtitel Analyse en effecten).
Zo zijn wij **bijvoorbeeld** bang dat de wijze waarop de Steenakkerstraat aangesloten gaat worden op de St Hubertseweg en laatstgenoemde weg op de nieuwe randweg de poorten voor sluipverkeer aan de westkant van Haps wagenwijd open zet.
Wij vragen u dan ook om in het kader van dit bestemmingplan te kiezen voor een integrale benadering door nu alvast en in samenhang met de rest van het plan maatregelen te plannen (en te budgetteren) om de overlast door sluipverkeer tot een minimum te beperken. En om deze maatregelen, **waaronder** bovengenoemde aansluiting, op te nemen in het ontwerpbestemmingplan, op zodanige wijze dat de leefbaarheid voor de bewoners van deze straten gewaarborgd wordt.

Ook hier geldt de gouden regel: (goed) besturen is vooruitzien. Dat principe krijgt gestalte in een integrale visie op knelpunten, problemen en mogelijke oplossingen, c.q. oplossingswegen. Een bestemmingsplan is bij uitstek het medium om die visie vast te leggen.

Op dit punt tekenen wij dan ook bezwaar aan tegen dit voorontwerpbestemmingsplan, omdat het de leefbaarheid van onze woonsituatie drastisch dreigt aan te tasten.

Haps, 27 augustus 2013

naam: BART VAESSEN
adres: STEENAKKERSTRAAT 5, 5443 HK, HAPS

handtekening:

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

betreft: inspraakreactie/ zienswijze voorontwerpbestemmingsplan randweg Haps

Geacht College,

Ondergetekenden, bewoners van de Beerseweg/ Wildsestraat/ Steenakkerstraat/ Beatrixlaan in Haps willen het volgende onder uw aandacht brengen.
Uit het v.o.bp (rapport 017, Verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng) blijkt dat het sluipverkeer op bovengenoemde straten na realisering van de randweg fors tot zeer fors gaat toenemen. Toch worden in het bestemmingsplan nergens maatregelen gepland om dit te beteugelen en binnen aanvaardbare proporties te houden. Dat voldoet ook niet aan het 'Advies voor Richtlijnen voor de Milieueffectrapportage' van oktober 2010. (zie 3.2 Alternatieven, subtitel Analyse en effecten).
Zo zijn wij **bijvoorbeeld** bang dat de wijze waarop de Steenakkerstraat aangesloten gaat worden op de St Hubertseweg en laatstgenoemde weg op de nieuwe randweg de poorten voor sluipverkeer aan de westkant van Haps wagenwijd open zet.
Wij vragen u dan ook om in het kader van dit bestemmingplan te kiezen voor een integrale benadering door nu alvast en in samenhang met de rest van het plan maatregelen te plannen (en te budgetteren) om de overlast door sluipverkeer tot een minimum te beperken. En om deze maatregelen, **waaronder** bovengenoemde aansluiting, op te nemen in het ontwerpbestemmingplan, op zodanige wijze dat de leefbaarheid voor de bewoners van deze straten gewaarborgd wordt.

Ook hier geldt de gouden regel: (goed) besturen is vooruitzien. Dat principe krijgt gestalte in een integrale visie op knelpunten, problemen en mogelijke oplossingen, c.q. oplossingswegen. Een bestemmingsplan is bij uitstek het medium om die visie vast te leggen.

Op dit punt tekenen wij dan ook bezwaar aan tegen dit voorontwerpbestemmingsplan, omdat het de leefbaarheid van onze woonsituatie drastisch dreigt aan te tasten.

Haps, 27 augustus 2013

naam: Elles van Loenen
adres: Steenakkerstraat 5, 5443 NK Haps

handtekening: