



documentnr.: INT/C/14/08139 – zaaknr.: Z/C/12/00205



gemeente Cuijk

Beslissing van de raad van de gemeente Cuijk tot vaststelling van het bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps"

1. Overwegingen

Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincie Noord-Brabant werkt samen met de gemeente Cuijk aan de realisering van een randweg rond de kom van Haps. Om de aanleg van deze randweg planologisch-juridisch mogelijk te maken, dienen de ter plaatse geldende bestemmingsplannen te worden herzien.

Onderhavig plan vormt de juridische basis voor de aanleg van de randweg Haps.

1.2 Bevoegdheid beslissing omtrent vaststelling

De bevoegdheid om een bestemmingsplan vast te stellen berust ingevolge artikel 3.8, lid 1 van de Wro bij de gemeenteraad.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het trace van de weg ligt binnen de vigerende bestemmingsplannen Buitengebied 2010 en Buitengebied Haps 1994. De betreffende gronden hebben grotendeels een agrarische bestemming. Binnen de geldende bestemmingen is de aanleg en het gebruik van de randweg niet toegestaan.

De beoogde activiteiten zijn derhalve in strijd met de vigerende bestemmingsplannen.

Procedure, van voorontwerp naar vaststelling

2.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan:

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

Van voormelde instanties hebben het ministerie van Defensie, Waterschap Aa en Maas, Rijkswaterstaat Oost Nederland, Tennet en gedeputeerde staten van Noord-Brabant, inhoudelijke opmerkingen gemaakt. In het "Eindverslag inspraakprocedure / wettelijk vooroverleg betreffende het voorontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps" wordt ingegaan op de ingekomen opmerkingen. Het eindverslag is vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van 28 januari 2014. Het eindverslag maakt als zodanig onderdeel uit van het bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps".

2.2 *Inspraak*

Ingevolge de Inspraakverordening Cuijk 2005 heeft het voorontwerp-bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps" met ingang van 31 juli 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn 48 inspraakreacties ingekomen. In het "Eindverslag inspraakprocedure / wettelijk vooroverleg betreffende het voorontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps" wordt ingegaan op de wijze waarop met de ingekomen opmerkingen is omgegaan. Het eindverslag is vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van 28 januari 2014. Het eindverslag maakt als zodanig onderdeel uit van het bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps".

2.3 *Toezending kennisgeving conform artikel 3.8, lid 1b en c van de Wet ruimtelijke ordening.*

Gelet op het bepaalde in artikel 3.8, lid 1b en c is de publicatie toegezonden aan:

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

2.4 *Ingekomen reacties naar aanleiding van toezending kennisgeving conform artikel 3.8, lid 1b en c van de Wet ruimtelijke ordening.*

Naar aanleiding van de toezending van de kennisgeving inzake het ontwerp-bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps" zijn zienswijzen ingediend door de provincie Noord-Brabant.

Het waterschap Aa en Maas heeft op 7 april 2014 per email de volgende reactie ingebracht: "Het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied 2010, randweg Haps' geeft ons geen aanleiding om een zienswijze kenbaar te maken. Uit het plan en de bijlage 'memo waterbergingsopgave' blijkt dat in het plan rekening wordt gehouden met onze waterbelangen. Voor de wijzigingen in het watersysteem die het plan met zich meebrengt, is een vergunning van het waterschap noodzakelijk. Wij gaan ervan uit dat u hierover tijdig contact opneemt met ons waterwetloket (info@aaenmaas.nl / 073 615 83 33)."

2.5 *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*

Overeenkomstig artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is het ontwerp-bestemmingsplan met ingang van 19 maart 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Bekendgemaakt is dat een ieder gedurende deze termijn zowel schriftelijk als mondeling zijn zienswijze omtrent het ontwerpplan kenbaar kan maken bij de gemeenteraad.

Vervolgens kan de raad beslissen omtrent de vaststelling van het plan. Worden er zienswijzen ingediend, dan betreft de raad deze in de besluitvorming.

2.6 *Ingekomen zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan*

Er zijn 41 zienswijzen ingediend. In de Nota van zienswijzen/wijzigingen betreffende het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps is de lijst van ingekomen zienswijzen opgenomen. Verwezen wordt naar deze Nota.



gemeente Cuijk

2.7. *Beoordeling van de ingekomen zienswijzen.*

Met betrekking tot de beoordeling van de ingekomen zienswijze wordt verwezen naar bijgevoegde Nota van zienswijzen/wijzigingen betreffende het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps. Deze Nota maakt als zodanig onderdeel uit van dit besluit. Voor zover de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan staan deze vermeld in deze Nota.

Ontvankelijkheid

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft met ingang van 19 maart 2014 gedurende zes weken, derhalve tot en met 29 april 2014 ter inzage gelegen. De onder 1 tot en met 37 vermelde zienswijzen zijn tijdig ingediend en voldoen tevens aan de overige indieningsvereisten zodat de zienswijzen bij de besluitvorming kunnen worden betrokken.

De onder 38 tot en met 41 zijn op 10 november 2011 respectievelijk 11 november 2010 ontvangen. Gelet op het bepaalde in artikel 6:9, lid 2 van de Awb kan worden gesteld dat deze zienswijze eveneens tijdig zijn ingediend. Tevens wordt voldaan aan de overige indieningsvereisten zodat ook deze zienswijzen bij de besluitvorming kunnen worden betrokken.

Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn gedeeltelijk gegrond. Naar aanleiding van de zienswijzen dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden vastgesteld.

De wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan zijn vastgelegd in de Nota van zienswijzen/wijzigingen betreffende het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps. Deze Nota maakt als zodanig onderdeel uit van dit besluit.

Ambtshalve wijzigingen.

3.1 *Ambtshalve wijzigingen.*

Naast de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn er ook ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Ook deze wijzigingen staan beschreven in de hiervoor genoemde Nota van zienswijzen/wijzigingen.

Exploitatieplan

4.1. *Noodzaak exploitatieplan.*

Met betrekking tot het kostenverhaal zij het volgende opgemerkt. Uitgangspunt van de bepalingen inzake de grondexploitatie in de Wro vormt een verplichting tot kostenverhaal. Zo mogelijk dienen hierover in de privaatrechtelijke sfeer afspraken te worden gemaakt. Zoniet dan is de gemeenteraad verplicht een exploitatieplan vast te stellen.

Op 24 februari 2014 heeft de gemeenteraad de samenwerkingsovereenkomst met de provincie Noord-Brabant vastgesteld. Hierin zijn o.a. afspraken gemaakt over de kostenverdeling. Tevens zijn nadere afspraken gemaakt over de financiële zekerstelling van de afspraken inzake de kwaliteitsverbetering van het landschap (verplichting o.g.v. de Verordening Ruimte).

Het is derhalve niet noodzakelijk dat er een exploitatieplan wordt vastgesteld aangezien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

2. Beslissing

DE RAAD VAN DE GEMEENTE CUIJK

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 20 mei 2014;

gelezen het advies van de commissie Ruimte d.d. 2 juni 2014;

onder verwijzing naar de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte Nota van zienswijzen/wijzigingen betreffende het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps;

gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening, Besluit ruimtelijke ordening, de Regeling standaarden ruimtelijke ordening, de Algemene wet bestuursrecht, de Gemeentewet en de Verordening ruimte;

gelet op het mondelinge amendement inzake de nota van zienswijzen;

besluit:

- A. geen exploitatieplan vast te stellen bij het bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps" met IMRO-nummer "NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VA01";
- B. de ingekomen zienswijzen (niet-)ontvankelijk respectievelijk (on)gegrond te verklaren zoals aangegeven in de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte Nota van zienswijzen/wijzigingen betreffende het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps"
- C. tot ambtshalve wijziging van het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010 zoals aangegeven in de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte Nota van zienswijzen/wijzigingen betreffende het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010"
- D. het bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps " met IMRO-nummer "NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VA01" en ondergrond "o_NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VA01.dwg" gewijzigd ten opzichte van het ter visie gelegen hebbende ontwerpbestemmingsplan vast te stellen,

én

het IMRO-nummer "NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-VA01" te veranderen naar "NL.IMRO.1684.18BPRandwegHaps-OH01" nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, waarbij alleen de bestandsnaam en niet de inhoud van het bestemmingsplan gewijzigd wordt;
- E. de afhandeling van een eventuele administratieve beroepsprocedure niet aan zich te houden maar aan het college van burgemeester en wethouders te laten.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Cuijk in zijn openbare vergadering van 16 juni, 2014.

De raad voornoemd,

R.M. van der Weegen
griffier

mr. W.A.G. Hillenaar
voorzitter

Behoort bij het besluit van de raad van de gemeente Cuijk.

Nummer besluit: 20.12.16

Datum besluit: 16-6-14

R.M. van der Weegen

raadsgriffier

Nota van zienswijzen /wijzigingen betreffende

het ontwerp-bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps"

Publicatie ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps

Overeenkomstig artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps met ingang van 19 maart 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegd tot en met 29 april 2014. In de publicatie is bekendgemaakt dat een ieder gedurende deze termijn zowel schriftelijk als mondeling zijn zienswijze omtrent het ontwerpplan kenbaar kan maken bij de gemeenteraad. Vervolgens kan de raad beslissen omtrent de vaststelling van het plan. Worden er zienswijzen ingediend, dan betreft de raad deze in de besluitvorming.

Ingekomen zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan

Naar aanleiding van de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps zijn de navolgende zienswijzen ingekomen.

1. M. Busch, Zoetsmeerweg 7, 5443 NH te Haps (hierna te noemen reclamant 1), briefnr 13375, ingekomen op 10 april 2014.
2. Dhr. en mevr. van Hal, Zoetsmeerweg 5, 5443 NH te Haps, Kuiper Agrarische Makelaardij, Eschhoek 13, 9642 RA Veendam (hierna te noemen reclamant 2), briefnr 13445, ingekomen op 11 april 2014.
3. J.P.A. van den Broek en J.R.G.M. van den Broek-Rutten, Sint Hubertseweg 15, 5443 ND te Haps (hierna te noemen reclamant 3), briefnr 13678, ingekomen op 16 april 2014.
4. G.A.J.M. Thoonen-Barten en J.H.H. Thoonen, Wanroijseweg 1a, 5443 NE te Haps (hierna te noemen reclamant 4/12), briefnr 13986, ingekomen op 23 april 2014 (zie tevens zienswijze nr 12).
5. Dhr. en mevr. A.P.M. Peters - Rit, Zoetsmeerweg 8 te Haps, Achmea rechtsbijstand, mevr. mr. F. van Oostveen, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg (hierna te noemen reclamant 5), briefnr. 13989, ingekomen op 24 april 2014.
6. Milieuvereniging Land van Cuijk, Postbus 8, 5450 AA Mill, W. Braspenning, Steenakkerstraat 3, 5443 NK te Haps (hierna te noemen reclamant 6), briefnr. 13990, ingekomen op 24 april 2014.
7. R. Keymeulen en W. Braspenning, Steenakkerstraat 3, 5443 NK te Haps (hierna te noemen reclamant 7), briefnr. 13990, ingekomen op 24 april 2014.
8. A.J.P. Hendriks, Lökkantseweg 2b, 5443 PE te Haps, Stichting Achmea Rechtsbijstand, mr. G.H. Blom en mr. A.M.L. Josten, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, (hierna te noemen reclamant 8), briefnr. 13999, ingekomen op 25 april 2014.
9. W. Beelen en M. Beelen-de Haas, Wanroijseweg 5, 5443 NE te Haps, Stichting Achmea Rechtsbijstand, R. Scholten, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg (hierna te noemen reclamant 9), briefnr. 13995, ingekomen op 24 april 2014.
10. J. Klaassen, Lökkantseweg 3a, 5443 PE te Haps, ARAG SE Nederland, mr. M. van Hoorne, Postbus 230, 3830 AE Leusden, (hierna te noemen reclamant 10), briefnr. 14056, ingekomen op 25 april 2014.

11. Dhr en mevr Bens, Kruisstraat 2, 5443 AS te Haps, Das, mr. M.M.H. van Kuijk, Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam, (hierna te noemen reclamant 11), briefnr. 14058, ingekomen op 28 april 2014.
12. G.A.J.M. Thoonen-Barten en J.H.H. Thoonen, Wanroijseweg 1a, 5443 NE te Haps, Das, mr. M.M.H. van Kuijk, Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam, (hierna te noemen reclamant 4/12), briefnr 14070, ingekomen op 28 april 2014 (zie tevens zienswijze nr 4).
13. J.G.M.M. Goossens, Lokkantseweg 1, 5443 PE te Haps, Gloudemans, J.P.A.M. Broekmans, Postbus 45, 5240 AL Rosmalen, (hierna te noemen reclamant 13), briefnr. 14100, ingekomen op 29 april 2014.
14. Van Creij Dairy, Lokkantseweg 5, 5443 PE te Haps, Gloudemans, J.P.A.M. Broekmans, Postbus 45, 5240 AL Rosmalen, (hierna te noemen reclamant 14), briefnr. 14101, ingekomen op 28 april 2014.
15. VOF Moorens Farm, Oeffeltseweg 6a, 5443 PJ te Haps, Gloudemans, J.P.A.M. Broekmans, Postbus 45, 5240 AL Rosmalen, (hierna te noemen reclamant 15), briefnr. 14106, ingekomen op 28 april 2014.
16. G.J.C. van Duijnhoven, Kijkuitspad 8, 5443 AG te Haps, Stichting Achmea Rechtsbijstand, mr. J.M. Stedelaar, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, (hierna te noemen reclamant 16), briefnrs. 14107/14541, ingekomen op 29 april 2014 resp. 1 mei 2014.
17. J.H.A. van Dijk en A.J. van Dijk, Wanroijseweg 1, 5443 NE te Haps, (hierna te noemen reclamant 17), briefnr 14191, ingekomen op 29 april 2014.
18. W.M.J.M. van Riet, Kruisstraat 3, 5443 AS te Haps (hierna te noemen reclamant 18), briefnr. 14132, ingekomen op 29 april 2014.
19. W.G.M. Lukassen en W.L.M. Boumans, Putselaarstraat 13, 5443 NG te Haps, (hierna te noemen reclamant 19), briefnr. 14134, ingekomen op 29 april 2014.
20. H.T.E. Thoonen, Stokvoortsestraat 3, 5443 PH te Haps, (hierna te noemen reclamant 20), briefnr. 14140, ingekomen op 29 april 2014.
21. W.J.J.M. van Osch en A.A.J. van Osch-Willems, Parallelstraat 12, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 21), briefnr. 14151, ingekomen op 29 april 2014.
22. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC 's Hertogenbosch, (hierna te noemen reclamant 22), briefnr. 14152, ingekomen op 29 april 2014.
23. W.J.E. Graat, Sint Hubertseweg 3, 5443 ND te Haps, Stichting Achmea Rechtsbijstand, mr. T. Pothast, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, (hierna te noemen reclamant 23), briefnr. 14163, ingekomen op 29 april 2014.
24. F. van Bergen, Kijkuitspad 2, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 24), briefnr. 14172, ingekomen op 29 april 2014.
25. B. Blom, Lokkantseweg 2, 5443 PE te Haps, (hierna te noemen reclamant 25), briefnr 14184, ingekomen op 28 april 2014.
26. Familie Kesaulya-Wijers, Lokkantseweg 3, 5443 PE te Haps, (hierna te noemen reclamant 65), briefnr 14185, ingekomen op 28 april 2014.
27. T. Weemen en M. Romme, Parallelstraat 22b, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 27), briefnr. 14200, ingekomen op 29 april 2014.
28. E. Gerrits, Parallelstraat 38, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 28), briefnr. 14202, ingekomen op 29 april 2014.

29. W. Vrolijk, Kijkuitpad 1, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 29, briefnr. 14201, ingekomen op 29 april 2014.
30. M.A.C. van den Boogaart – van Rossum, Parallelstraat 24, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 30), briefnr. 14204, ingekomen op 29 april 2014.
31. J.P.M. Rongen, Zoetsmeerweg 3a, 5443 NH te Haps, (hierna te noemen reclamant 31), briefnr. 14203, ingekomen op 29 april 2014.
32. N. Geurts, Kijkuitpad 2a, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 32), briefnr. 14205, ingekomen op 29 april 2014.
33. J. Peters, Parallelstraat 47, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 33), briefnr. 14206, ingekomen op 29 april 2014.
34. E. van Kuppeveld, Kijkuitpad 1a, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 34), briefnr. 14208, ingekomen op 29 april 2014.
35. E. Stoffer, De Overweg 6, 5443 NZ te Haps, (hierna te noemen reclamant 35), briefnr. 14241, ingekomen op 29 april 2014.
36. P. Hurkens, Kijkuitpad 2b, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 36), briefnr. 14245, ingekomen op 29 april 2014.
37. C. Verschuren, Kijkuitpad 6, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 37), briefnr. 14250, ingekomen op 29 april 2014.
38. A.H.J. Venhuizen, Kijkuitpad 3, 5443 AG te Haps, (hierna te noemen reclamant 38), briefnr. 14384, ingekomen op 30 april 2014.
39. G. Nabuurs, Parallelstraat 32, 5443 AE te Haps, (hierna te noemen reclamant 39, briefnr. 14335, ingekomen op 30 april 2014.
40. Buurtschap Haps-Zuid, diverse bewoners, pa Putselaarstraat 13, 5443 NG Haps (hierna te noemen reclamant 40), briefnr. 14437, ingekomen op 1 mei 2014.
41. Tennisvereniging De Zoetsmeer, L van de Groes, Beerseweg 4b, 5443 BE Haps, (hierna te noemen reclamant 41, briefnr. 14505, ingekomen op 1 mei 2014.

Beoordeling van de ingekomen zienswijzen.Indieningsvereisten

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft met ingang van 19 maart 2014 gedurende zes weken, derhalve tot en met 29 april 2014 ter inzage gelegen. De onder 1 tot en met 37 vermelde zienswijzen zijn tijdig ingediend en voldoen tevens aan de overige indieningsvereisten zodat de zienswijzen bij de besluitvorming kunnen worden betrokken.

De onder 38 tot en met 41 zijn op 30 april 2014 respectievelijk 1 mei 2014 ontvangen. Gelet op het bepaalde in artikel 6:9, lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht kan worden gesteld dat deze zienswijze eveneens tijdig zijn ingediend en tevens voldoen tevens aan de overige indieningsvereisten zodat de zienswijzen eveneens bij de besluitvorming kunnen worden betrokken.

Weergave van de inhoud

De inhoud van de zienswijzen is verkort weergegeven. Dit betekent niet dat de raad geen kennis heeft kunnen nemen van de gehele inhoud van de ingekomen brieven. De zienswijzen zijn integraal betrokken bij de besluitvorming.

Inhoudelijk beoordeling zienswijzen onder 1 tot en met 41

1. *Inhoud zienswijze van M. Busch, Zoetsmeerweg 7 te Haps, reclamant 1.*

Reclamant geeft aan dat als gevolg van de aanleg van de randweg het woongenot wordt aangetast en de waarde van het huis zal verminderen. Reden waarom een verzoek om planschade zal worden ingediend.

Overweging

Toename verkeer, geluid en lichthinder

Door de aanleg van de randweg is het onvermijdelijk dat er een toename van verkeer, geluidbelasting en lichthinder plaatsvindt in het gebied.

Voor de woning aan de Zoetsmeerweg 7 wordt in geen enkele situatie de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Het geluidniveau blijft dus binnen de door de wetgever acceptabel geachte waarden.

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Zoetsmeerseweg 7 maakt via de Zoetsmeerweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze weg is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen.

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

2. *Inhoud zienswijze van Dhr. en mevr. van Hal, Zoetsmeerweg 5, 5443 NH te Haps reclamant 2.* Reclamanten geven aan dat de ontsluiting van de woning Zoetsmeerweg 5 is vervallen. Gevraagd wordt om minimaal een ontsluiting via de Zoetsmeerweg. Het vervallen van de ontsluiting via de Lokkantseweg dient in de schadeloosstelling bij de grondaankoop te worden meegenomen.

Overweging

De bestemmingsplanregeling wordt zodanig aangepast dat de inrit aan de westzijde van het woonperceel van reclamant mogelijk wordt gemaakt.

In het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan is het verzoek om schadeloosstelling in samenhang met grondaankoop niet aan de orde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons aanleiding om het plan voor wat betreft het gestelde ten aanzien van de aanleg van een inrit aan te passen.

3. *Inhoud zienswijze van J.P.A. van den Broek en J.R.G.M. van den Broek-Rutten, Sint Hubertseweg 15, 5443 ND te Haps, reclamant 3.*

Reclamant 3 geeft in de zienswijze aan dat zij als bewoners zwaar gedupeerd worden hetgeen blijkt uit waardevermindering woonhuis, belemmering vrijheid aan achterzijde huis, geluidsoverlast, vrijheidsberoving, doorsnijding huisperceel, overlast van fijn stof, welzijn van de dieren en het ontnemen van landelijk uitzicht.

Overweging

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Belemmering vrijheid en uitzicht

De afstand van de bestaande woning tot het tracé van de nieuwe randweg bedraagt circa 125 meter. Daarnaast vindt landschappelijk inpassing van de randweg plaats. Ons college is op basis hiervan van mening dat van een onevenredige inbreuk op de vrijheid aan de achterzijde van de woning geen sprake is.

Er vindt landschappelijk inpassing van de randweg plaats. In het MER is de impact op het landschap uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken. Het college is van mening dat door de landschappelijke inpassing van de randweg geen onevenredige inbreuk wordt gemaakt op het landelijk karakter van het gebied, waardoor er geen sprake is van het volledig wegnemen van uitzicht. De landschappelijke inpassing van de randweg is vanuit een integraal perspectief voor het gehele tracé bezien. Het landschap wordt niet door een individuele situatie bepaald. In de integrale afweging zit tevens het belang van de individuele situatie ingesloten.

Geluid

Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de achtergevel van de woning. Echter, voor de woning aan de Sint Hubertseweg 15 wordt in geen enkele situatie de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Het geluidniveau blijft dus binnen de door de wetgever acceptabel geachte waarden.

Vrijheidsberoving

De woning van indiener ligt en blijft binnen landelijk gebied liggen, met dien verstande dat op een afstand van circa 125 meter een infrastructureel werk wordt gerealiseerd. Van enige vorm van vrijheidsberoving is derhalve geen sprake, hooguit een verminderde beleving van vrije ligging.

Doorsnijding huisperceel

Indiener geeft aan dat door de aanleg van de randweg zijn huisperceel wordt doorsneden, waardoor dit perceel kleiner wordt. Deze constatering is correct, echter van een onevenredige verkleining van het huisperceel is naar de mening van het college geen sprake, aangezien de afstand van de randweg tot het woongebouw circa 125 meter bedraagt, waarmee tevens een voldoende groot huisperceel intact blijft.

Luchtkwaliteit

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Welzijn dieren

Zoals in het vorengaande reeds benoemd, voldoet de voorgenomen ontwikkeling aan de door de wetgever gestelde randvoorwaarden ten aanzien van onder meer luchtkwaliteit en akoestiek. Deze grenswaarden zijn weliswaar vastgesteld indachtig de invloed op de mens, echter mag er van worden uitgegaan dat indien de invloed op de mens als acceptabel wordt beoordeeld, dit tevens van toepassing is op het welzijn van dieren.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

4. *Inhoud zienswijze G.A.J.M. Thoonen-Barten en J.H.H. Thoonen, Wanroijseweg 1a, 5443 NE te Haps, hierna te noemen reclamant 4/12.*

Reclamanten 4 geven in de zienswijze aan dat hun bezwaren zich met name richten op het hoge gehalte aan fijnstof, de hoge geluidsbelasting, de waardevermindering van de woning, omrijdschade en planschade

Overweging

Luchtkwaliteit

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Geluid

Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de gevel van de woning. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Wanroijseweg 1a bedraagt 57 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De door de wetgever vastgestelde maximaal te ontheffen waarde in buitenstedelijk gebied bedraagt 58 dB. Aan deze waarde wordt wel voldaan. Voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde dient bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. Hierbij is geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Hiermee wordt ten opzichte van de situatie zonder aanvullende maatregelen voor de woning aan de Wanroijseweg 1a een reductie van 1 dB behaald, waarbij de geluidbelasting op de gevel 56 dB bedraagt. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is beoordeeld als niet doelmatig. Daarnaast is het plaatsen van een scherm beoordeeld als niet doelmatig.

Voor de woning aan de Wanroijseweg 1a dient een procedure voor hogere grenswaarde te worden doorlopen, waarbij een hogere waarde van 56 dB wordt vastgesteld. Dit betreft een separate procedure naast de bestemmingsplanprocedure.

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

5. *Inhoud zienswijze dhr. en mevr. A.P.M. Peters - Rit, Zoetsmeerweg 8 te Haps, hierna te noemen reclamant.*

De zienswijze van reclamanten 5 richt zich met name op de zeer hoge geluidsbelasting, de toepassing van de wettelijke aftrek in het kader van het akoestisch onderzoek, fijn stof, inpassing weg ter hoogte van de woning, nadere toelichting op lichthinder, tracé-alternatieven, nut en noodzaak aanleg weg, financiële haalbaarheid uitvoering plannen, waardevermindering woning en planschadeclaim,

Overweging

Zorgvuldigheid

Reclamant is van mening dat, in het kader van een zorgvuldige voorbereiding van het bestemmingsplan, het onderzoek naar mogelijke maatregelen en voorzieningen ter voorkoming van hinder dat is uitgevoerd door een bouwkundig expert, voorafgaand aan de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan plaats had moeten vinden. Dergelijke maatregelen en voorzieningen zijn echter van bouwkundige aard. Bouwkundige maatregelen worden niet bij bestemmingsplan geregeld. Ten behoeve van het bestemmingsplan is bezien wat de effecten van de aanleg van de randweg zijn op de bestaande situatie. Daarbij is beschouwd of de effecten voldoen aan de door de wetgever gestelde kaders. Uit de diverse (milieukundige) onderzoeken is gebleken dat aan de wettelijke kaders kan worden voldaan, op grond waarvan er planologisch geen belemmeringen zijn om het bestemmingsplan verder in procedure te brengen om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Bouwkundige maatregelen kunnen bijdragen aan een verdere reductie van effecten. Het bestemmingsplan komt derhalve op zorgvuldige wijze tot stand.

Geluid

Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de gevel van de woning. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Zoetsmeerweg 8 bedraagt als gevolg van de randweg 58 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder) en als gevolg van de parallelweg 50 dB. Hiermee wordt als gevolg van de aanleg van beide wegen voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De door de wetgever vastgestelde maximaal te ontheffen waarde in buitenstedelijk gebied bedraagt 58 dB. Aan deze waarde wordt wel voldaan. Voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde dient bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden bezien. Hierbij is geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdektype op zowel de randweg als de parallelweg in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Hiermee wordt ten opzichte van de situatie zonder aanvullende maatregelen voor de woning aan de Zoetsmeerweg 8 een reductie van 1 dB behaald, waarbij de geluidbelasting op de gevel als gevolg van de randweg 57 dB bedraagt en als gevolg van de parallelweg 49 dB. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is beoordeeld als niet doelmatig. Daarnaast is het plaatsen van een scherm beoordeeld als niet doelmatig.

Voor de woning aan de Zoetsmeerweg 8 dient een procedure voor hogere grenswaarde te worden doorlopen, waarbij een hogere waarde als gevolg van de randweg van 57 dB wordt vastgesteld en als gevolg van de parallelweg van 49 dB. Dit betreft een separate procedure naast de bestemmingsplanprocedure.

Reclamant merkt verder op dat ten onrechte een wettelijke aftrek van 5 dB is gehanteerd, terwijl deze aftrek slechts 2 dB zou mogen bedragen omdat de toegestane maximum snelheid hoger is dan 70 km/uur. Hierbij merken wij op dat voor de randweg, waar een maximum snelheid van meer dan 70 km/uur is toegestaan, een wettelijke aftrek van 2 dB is gehanteerd.

De aftrek van 5 dB is gehanteerd voor de parallelweg, alwaar de toegestane maximum snelheid lager is dan 70 km/uur.

Luchtkwaliteit

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Uitzicht

Er vindt landschappelijk inpassing van de randweg plaats. In het MER is de impact op het landschap uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken. Het college is van mening dat door de landschappelijke inpassing van de randweg geen onevenredige inbreuk wordt gemaakt op het landelijk karakter van het gebied, waardoor er geen sprake is van het volledig wegnemen van uitzicht. De landschappelijke inpassing van de randweg is vanuit een integraal perspectief voor het gehele tracé gezien. Het landschap wordt niet door een individuele situatie bepaald. In de integrale afweging zit tevens het belang van de individuele situatie ingesloten.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Zoetsmeerseweg 8 maakt via de Zoetsmeerweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze weg is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen kunnen per individuele casus verschillen, maar er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan maatregelen in de vorm van lage, groenblijvende hagen of andere landschappelijke ingrepen nabij de bron welke het licht van koplampen afvangen.

Alternatief en draagvlak

Reeds voorafgaand aan het in procedure brengen van het voorontwerp bestemmingsplan is een proces doorlopen gericht op de tracékeuze. Dit proces heeft zich gekenmerkt door de grote betrokkenheid van het dorp. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een voorkeur voor tracé 2. Dit tracé is juridisch-planologisch verder uitgewerkt en in procedure gebracht. Voorliggend ontwerp bestemmingsplan is in het kader van de Algemene wet bestuursrecht ter visie gelegd. Gelet op het aantal ingekomen zienswijzen delen wij de mening niet dat er in Haps onvoldoende draagvlak voor de aanleg van een randweg aanwezig zou zijn.

Ontbreken noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

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

Eén van de oorzaken van de toenemende verkeersintensiteiten is de komst van het regionaal bedrijventerrein Laarakker. Reclamant geeft aan dat er weinig animo is voor dit bedrijventerrein. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein staat echter niet ter discussie. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein bij de toekomstige ontwikkelingen wordt meegenomen. Het bedrijventerrein is juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door middel van bestemmingsplan 'Regionaal bedrijventerrein Laarakker' (2009), op grond waarvan direct tot realisatie overgegaan kan worden.

Financiële haalbaarheid

Reclamant refereert aangaande de financiële haalbaarheid aan de ingediende inspraakreactie en de gemeentelijke reactie daarop, waarbij wordt aangegeven dat afspraken met de provincie niet automatisch inhouden dat het plan financieel haalbaar is. De gemeente deelt deze visie niet geheel. In navolging en op basis van de gemaakte afspraken zijn gelden gereserveerd ten behoeve van de uitvoering van het project, zowel bij de gemeente als bij de provincie. Onderdeel van de reservering zijn gelden voor de uitkering van eventueel toegekende planschades. Hiermee bestaat voldoende zekerheid voor de financiële haalbaarheid.

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

6. *Inhoud zienswijze Milieuvereniging Land van Cuijk, Postbus 8, 5450 AA Mill, (hierna te noemen reclamant 6.*

In de zienswijze van reclamant 6 wordt het volgende naar voren gebracht: onvolledigheid alternatievenonderzoek, onvolledigheid luchtkwaliteits- en geluidsonderzoeken, sluipverkeer, onvoldoende motivering schuine doorsnijding Duits Lijntje.

Overweging

Alternatieven

De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken.

Studies

Reclamant geeft aan dat er naar zijn inzicht een groot aantal onafhankelijke wetenschappelijke studies naar de schadelijke effecten van fijn stof en geluid niet in de afweging is betrokken. Bij de afweging voor de besluitvorming omtrent het in procedure brengen van het ontwerp bestemmingsplan zijn de resultaten van het onderzoek luchtkwaliteit en het akoestisch onderzoek meegewogen. Uit deze onderzoeken is niet gebleken dat de besluitvorming geen doorgang kan vinden.

Ten behoeve van het onderzoek luchtkwaliteit is op grond van de (wettelijk voorgeschreven) Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gebruik gemaakt van het rekenmodel ISL2. In dit rekenmodel wordt gebruik gemaakt van generieke invoergegevens, zoals GCN-kaarten, meteorologische kaarten en emissiefactoren. De wetgever heeft bepaald dat onderzoek dat op deze basis plaats heeft gevonden, gebruikt mag worden voor toetsing aan de door haar gestelde normen ten aanzien van luchtkwaliteit. Op basis van de uitkomsten van het luchtkwaliteitonderzoek is getoetst aan de normen uit de Wet milieubeheer, waarbij is gebleken dat hieraan (ruimschoots) wordt voldaan. In de door de wetgever gestelde normen is het aspect gezondheid eveneens verdisconteerd. Het is niet aan de initiatiefnemer om deze normen in twijfel te trekken. Daarnaast druist afwijken van het voorgeschreven beoordelingskader in tegen de voorgeschreven Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Ditzelfde principe geldt voor het akoestisch onderzoek. In de Wet geluidhinder zijn de normen vastgelegd. Bij de totstandkoming van deze normen is mede het aspect volksgezondheid betrokken. Uit het akoestisch onderzoek zijn geen belemmeringen gebleken op grond waarvan het voornemen geen doorgang zou kunnen vinden. Daarmee wordt verondersteld dat mogelijke schadelijke effecten door de wetgever aanvaardbaar zijn geacht en van een niveau zijn dat de volksgezondheid niet in het geding is.

Een verdere afweging aan de hand van andere gegevensbronnen dan wel toetsingskaders dan door de wetgever voorgeschreven, is naar het oordeel van het college niet noodzakelijk.

Sluipverkeer

Uit het verkeersmodel van Goudappel Coffeng is gebleken dat de mogelijkheid bestaat dat de route Steenakkerstraat – Beerseweg drukker zou kunnen worden. Dit geldt met name voor de Steenakkerstraat. De intensiteiten op deze weg worden met een maximum van 1.000 motorvoertuigen per etmaal verhoogd ten opzichte van de referentiesituatie. De gemeente Cuijk zal monitoren hoe het in de praktijk wat betreft sluipverkeer zal uitpakken en zal indien nodig passende maatregelen treffen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen de kaders van het ontwerp bestemmingsplan.

Aanvullend, de huidige sluiproute via De Bengels en de Lökkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomst-

bestemmingsverkeer dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de randweg Haps een prima alternatief.

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N264 in de kern Haps.

Er is in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan derhalve wel degelijk een beoordeling gemaakt ten aanzien van sluipverkeer, echter van noodzakelijke maatregelen is vooraf geen sprake.

Doorsnijding Duits Lijntje

De keuze voor een schuine doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. Daarbij wordt een aantal maatregelen genomen ten bate van de oversteekmogelijkheden voor onder meer vleermuizen. Ook de toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg. Er is geen belemmering gebleken voor de gekozen doorsnijdingsvariant van het Duits Lijntje.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

7. *Inhoud zienswijze R. Keymeulen en W. Braspenning, Steenakkerstraat 3, 5443 NK te Haps, hierna te noemen reclamant 7.*

De inhoud van deze zienswijze is gelijkloidend aan zienswijze nr. 6. Omtrent inhoud en overweging wordt verwezen naar het gestelde onder zienswijze nr. 6.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

8. *Inhoud zienswijze A.J.P. Hendriks, Lokkantseweg 2b, 5443 PE te Haps, hierna te noemen reclamant 8.*

De zienswijze van reclamant 8 richt zich met name op het geluidsaspect, de aantasting vrije uitzicht, verkeersveiligheid, waardedaling woning, nut en noodzaak aanleg weg en financiële haalbaarheid uitvoering plannen.

Overweging

Geluidsoverlast

Reclamant vreest aantasting van het woongenot, onder meer als gevolg van een toename van het aantal verkeersbewegingen en een toename van geluid. Uit de rapportage van het akoestisch onderzoek blijkt dat de woning van reclamant in dit geval wel is meegenomen, echter niet op alle punten. Het rapport wordt onvolledig geacht, vanwege het ontbreken van vermelding van de betreffende woning in een aantal tabellen. Daarnaast is niet onderzocht of een geluidscherm doelmatig is.

In de berekeningen van het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Lokkantseweg 2b meegenomen. De rekenresultaten voor deze woning worden ook in de rapportage van het onderzoek gepresenteerd. Het is correct dat deze woning niet in de tabellen 4.7 en 4.15 is opgenomen. De maatgevende gevelbelasting als gevolg van de randweg is hoger dan de berekende gevelbelasting vanwege verkeer op de Lokkantseweg. Daarmee is het benoemen van een waarde voor gevelbelasting als gevolg van uitsluitend de Lokkantseweg, zoals opgenomen in de betreffende tabellen, niet zinvol en zou dit juist tot een vertekend beeld leiden. Het rapport is op dit punt derhalve dus wel volledig. Tevens wordt aangegeven dat niet is onderzocht of het mogelijk is voor de betreffende woning een geluidscherm te plaatsen. Deze constatering is echter onjuist. Voor de naastgelegen woning, Lokkantseweg 2 is deze mogelijkheid wel bepaald. Hierbij is gebleken dat een geluidscherm geen doelmatige maatregel betreft. Deze woning mag als maatgevend voor Lokkantseweg 2b worden gezien, aangezien het één gebouw betreft waarbinnen beide woningen zich bevinden. Het verschil in geluidbelasting is daarbij niet van dien aard dat de conclusies ten aanzien van de doelmatigheid van het geluidscherm voor huisnummer 2 niet in stand gehouden kunnen blijven.

Uitzicht

Er vindt landschappelijk inpassing van de randweg plaats. In het MER is de impact op het landschap uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken. Het college is van mening dat door de landschappelijke inpassing van de randweg geen onevenredige inbreuk wordt gemaakt op het landelijk karakter van het gebied, waardoor er geen sprake is van het volledig wegnemen van uitzicht. De landschappelijke inpassing van de randweg is vanuit een integraal perspectief voor het gehele tracé gezien. Het landschap wordt niet door een individuele situatie bepaald. In de integrale afweging zit tevens het belang van de individuele situatie ingesloten.

Verkeersveiligheid

Reclamant verzoekt om een fietstunnel of andere geschikte voorziening voor overstekende fietsers. Het college blijft bij haar oordeel dat het wegontwerp voldoet aan de uitgangspunten van een goede verkeersveiligheid. Bij het wegontwerp zijn de landelijke en provinciale richtlijnen voor verkeersveiligheid in acht genomen. Naar onze mening is daarin ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan niets veranderd, waarmee ook bij het ontwerp bestemmingsplan de noodzaak voor een fietstunnel of andere specifieke voorziening ontbreekt.

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze

vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Ontbreken noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

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

Eén van de oorzaken van de toenemende verkeersintensiteiten is de komst van het regionaal bedrijventerrein Laarakker. Reclamant geeft aan dat er weinig animo is voor dit bedrijventerrein. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein staat echter niet ter discussie. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein bij de toekomstige ontwikkelingen wordt meegenomen. Het bedrijventerrein is juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door middel van bestemmingsplan 'Regionaal bedrijventerrein Laarakker' (2009), op grond waarvan direct tot realisatie overgegaan kan worden.

Financiële haalbaarheid

Reclamant refereert aangaande de financiële haalbaarheid aan het ontbreken van voldoende zicht op de kosten voor aankoop van gronden en concludeert daarbij dat de provincie over onvoldoende middelen daartoe beschikt. Waarop reclamant deze conclusie baseert blijkt niet uit de ingediende zienswijze.

De gemeente deelt deze visie niet. In navolging en op basis van de gemaakte afspraken zijn gelden gereserveerd ten behoeve van de uitvoering van het project, zowel bij de gemeente als bij de provincie. Onderdeel van de reservering zijn gelden voor de uitkering van eventueel toegekende planschades. Daartoe is een inschatting gemaakt van de hoogte van mogelijk te verhalen planschades. Daarnaast is bekend welke gronden verworven dienen te worden, waarmee in combinatie met kentallen over de aankoopwaarde van dergelijke gronden de aankoopkosten zijn begroot. Hiermee bestaat voldoende zekerheid voor de financiële haalbaarheid.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor geen ons aanleiding om het plan aan te passen.

9. *Inhoud zienswijze W. Beelen en M. Beelen-de Haas, Wanroijseweg 5, 5443 NE te Haps, hierna te noemen reclamant 9.*

De zienswijze van reclamant 9 richt zich op de volgende aspecten: verslechtering bereikbaarheid, noodzaak, financiële haalbaarheid, aantasting woongenot, sociaal isolement, bereikbaarheid landbouwgronden en waardevermindering.

Overweging

Verslechtering bereikbaarheid

Reclamant vreest een verlies van klanten en het mislopen van inkomsten als gevolg van een verslechterde bereikbaarheid van hun bedrijf. Er bestaat geen rechtszekerheid over een deugdelijke ontsluiting van het perceel van reclamant. Door de aanleg van de parallelweg is de bereikbaarheid van het perceel van reclamant in voldoende mate gewaarborgd.

Ontbreken noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

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

Eén van de oorzaken van de toenemende verkeersintensiteiten is de komst van het regionaal bedrijventerrein Laarakker. Reclamant geeft aan dat er weinig animo is voor dit bedrijventerrein. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein staat echter niet ter discussie. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein bij de toekomstige ontwikkelingen wordt meegenomen. Het bedrijventerrein is juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door middel van bestemmingsplan 'Regionaal bedrijventerrein Laarakker' (2009), op grond waarvan direct tot realisatie overgegaan kan worden.

Financiële haalbaarheid

Reclamant refereert aangaande de financiële haalbaarheid aan het ontbreken van voldoende zicht op de kosten voor aankoop van gronden en concludeert daarbij dat de provincie over onvoldoende middelen daartoe beschikt. Waarop reclamant deze conclusie baseert blijkt niet uit de ingediende zienswijze.

De gemeente deelt deze visie niet. In navolging en op basis van de gemaakte afspraken zijn gelden gereserveerd ten behoeve van de uitvoering van het project, zowel bij de gemeente als bij de provincie. Onderdeel van de reservering zijn gelden voor de uitkering van eventueel toegekende planschades. Daartoe is een inschatting gemaakt van de hoogte van mogelijk te verhalen planschades. Daarnaast is bekend welke gronden verworven dienen te worden, waarmee in combinatie met kentallen over de aankoopwaarde van dergelijke gronden de aankoopkosten zijn begroot. Hiermee bestaat voldoende zekerheid voor de financiële haalbaarheid.

Aantasting woongenot

Reclamant vreest aantasting van het woongenot, onder meer als gevolg van een toename van geluid, stankhinder en de uitstoot van fijn stof.

De woning van reclamant is gelegen aan de Wanroijseweg 5. De afstand van deze woning tot de randweg bedraagt circa 300 meter. De nieuwe randweg bedraagt een buitenstedelijke weg met 2 rijstroken. Dergelijke wegen hebben op grond van artikel 74 lid 1 onder a en b Wet geluidhinder een geluidzonebreedte van 250 meter. De woning van reclamant is derhalve gelegen buiten de geluidzone van de randweg. Er zijn derhalve geen berekeningen uitgevoerd voor de geluidbelasting op de gevel van de woning van reclamant. De woning gelegen aan de Wanroijseweg 3 is gesitueerd tussen de woning van reclamant en de randweg. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Wanroijseweg 3 bedraagt minder dan de

voorkeursgrenswaarde van 48 dB, waarmee gesteld kan worden dat er geen onacceptabele geluidbelasting op de gevel van de woning van reclamant is als gevolg van de randweg.

Voorts vreest reclamant stankhinder als gevolg van de uitstoot van uitlaatgassen. Vanuit de wetgeving bestaat er echter geen objectief toetsingskader voor het aspect geur als gevolg van wegverkeer. Mede gezien de ruime afstand van de woning van reclamant tot de door hem aangegeven bron in combinatie met de ligging in het open veld, zijn wij van oordeel dat er van een onevenredige mate van geurhinder geen sprake is, nog buiten het feit dat dit aspect niet objectief te toetsen is.

Tot slot refereert reclamant aan de negatieve gevolgen van de uitstoot van fijn stof. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor 2025 $23,82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Sociaal isolement

Reclamant vreest de impact op het sociaal leven van henzelf alsmede dat van hun kinderen. Door de aanleg van de randweg worden zij afgesneden van de kern Haps. Wij zijn van oordeel dat de bereikbaarheid van de kern Haps in voldoende mate is gewaarborgd, ook na aanleg van de randweg, inclusief parallelweg. In de huidige situatie is de woning van reclamant in het buitengebied van de kern Haps gelegen op geruime afstand. De reisafstand naar de kern wordt weliswaar naar alle waarschijnlijkheid enigszins vergroot en de route zal anders zijn dan reclamant in het verleden gewend was, echter dit is naar ons oordeel niet van dien aard dat dit hoeft te leiden tot een sociaal isolement.

Bereikbaarheid landbouwgronden

Door de aanleg van de parallelweg en mogelijkheid voor het aanleggen van zandwegen binnen de agrarische bestemming, is naar het oordeel van het college de bereikbaarheid van alle landbouwgronden in voldoende mate gewaarborgd. Het plan wordt aangepast in verband met de mogelijkheid voor het aanleggen van zandwegen.

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons aanleiding om het plan gedeeltelijk, voor wat betreft het gestelde onder de bereikbaarheid landbouwgronden aan te passen.

10. *Inhoud zienswijze J. Klaassen, Lokkantseweg 3a, 5443 PE te Haps, hierna te noemen reclamant 10.*

De zienswijze van reclamant 10 richt zich op de volgende aspecten: leefbaarheidsproblematiek, inkomstenderving ondernemers, verkeersbewegingen, behoefte industriegrond, Ladder van Verdaas, sluipverkeer, toename verkeer Lokkantseweg, verkeer richting Boxmeer, wegprofiel, flora en fauna, geluidoverlast, luchtkwaliteit en lichthinder/inkijk.

Overweging

Leefbaarheidsproblematiek

Ten aanzien van het leefbaarheidsprobleem stelt reclamant dat dit niet afdoende is onderbouwd. Er is echter een tweetal onderzoeken uitgevoerd, waaruit blijkt dat dit wel degelijk wordt ervaren. Dit is ten eerste het Integrale Dorpsontwikkelingsplan Haps. In dit plan wordt geconstateerd dat barrièrewerking en oversteekbaarheid van de N264 een probleem vormen. Ook wordt verkeersveiligheid benoemd. Daarnaast is een onderzoek naar de leefbaarheid in de kern Haps uitgevoerd, waarin interviews met de dorpsraad en betrokkenen centraal staan. Beide rapporten zijn gebruikt als input voor het MER. Los daarvan blijkt uit onderzoeken naar de feitelijke milieusituatie, zoals het akoestisch onderzoek, dat het leefklimaat aan de N264 ondermaats is.

Inkomstenderving ondernemers

Reclamant stelt dat veel ondernemingen in de kern van Haps gedwongen zijn te stoppen als gevolg van de aanleg van de randweg, aangezien deze naar de mening van reclamant hun inkomsten voor een groot deel verkrijgen uit het passerende verkeer. Naar ons oordeel is deze stellingname niet gefundeerd. Er is door reclamant niet door middel van een gedegen onderzoek aangetoond dat de door hem aangehaalde ondernemers voor hun voortbestaan afhankelijk zijn van het passerende verkeer op de huidige N264 door de kom. Met de aanleg van de randweg ontstaat geenszins een situatie dat de kom van Haps onbereikbaar wordt voor het winkelend publiek.

Verkeersbewegingen

Reclamant stelt dat de geprognoseerde groei van verkeersbewegingen niet realistisch is, mede vanwege het achterblijven van de ontwikkeling van RBL. Deze laatste conclusie delen wij niet. Er is op geen enkele wijze aangetoond dat de ontwikkeling van RBL voor de geprognoseerde jaartallen geen doorgang kan vinden. Vooralsnog vindt de ontwikkeling van Regionaal Bedrijventerrein Laarakker gewoon doorgang en is dit derhalve terecht in de geprognoseerde verkeersaantallen opgenomen. In het onderstaande wordt dit inzicht nogmaals bevestigd.

Behoeftte industriegrond

Reclamant stelt dat uit onderzoek van de provincie blijkt dat de behoefte aan industriegrond sterk gedaald is. Het is niet aan de orde dat er helemaal geen vraag meer is naar industriegrond. Het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker wordt in het betreffende stuk van de provincie als één van de locaties waarmee juist in de bestaande behoefte kan worden voorzien.

Ladder van Verdaas

Reclamant geeft aan dat bij het bepalen van een oplossingsrichting voor de N264 niet afdoende rekening is gehouden met de Ladder van Verdaas.

De Ladder van Verdaas is een instrument dat kan worden ingezet wanneer er sprake is van een verkeersknelpunt. Wanneer wordt geconstateerd dat er in een bepaald gebied verkeersproblemen zijn, bijvoorbeeld qua capaciteit of doorstroming, kan de Ladder van Verdaas worden gehanteerd om tot een oplossingsrichting te komen. De Ladder kent de volgende stappen:

1. Een ruimtelijke visie en programma,
2. Anders betalen voor mobiliteit (rekeningrijden),
3. Mobiliteitsmanagement,
4. Verbeteren/optimaliseren openbaar vervoer,

5. Benutten bestaande infrastructuur,
6. Aanpassen bestaande infrastructuur,
7. Nieuwe infrastructuur.

Stap 1 t/m 4 worden gezien als flankerend beleid. De laatste stappen kunnen concreet worden ingezet voor de oplossing van een verkeerskundig knelpunt. In het geval van Haps is er echter niet alleen sprake van een verkeerskundig probleem. Al in de huidige situatie wordt in het dorp een leefbaarheidsprobleem ervaren, dat alleen maar zal toenemen door de autonome groei van het verkeer. Voor dit aspect is de Ladder van Verdaas niet toepasbaar.

Het proces dat heeft geleid tot het opstellen van een bestemmingsplan voor de randweg om Haps is gefaseerd doorlopen. In eerste instantie is een regionale studie naar de problematiek rond de N264 uitgevoerd door Grontmij. Grontmij heeft geconcludeerd dat een randweg rond Haps een goede oplossing zou zijn voor de regionale problematiek. Daarnaast is een probleemverkenning oostwestverbinding in Oost-Brabant uitgevoerd in 2010 (Goudappel Coffeng). In dit rapport is aangegeven dat een andere regionale oplossingsrichting, te weten het doortrekken van de A77. Ten aanzien hiervan wordt geconcludeerd dat de noodzaak voor een nieuwe oost-westverbinding vanuit verkeerskundige optiek niet kan worden aangetoond. De vervoerwaarde is daarvoor te gering en de voordelen in termen van reistijdverbetering zijn beperkt. Een nieuwe oost-westverbinding geeft, naar aanleiding van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek, onvoldoende aanknopingspunten een oplossing te zijn voor de gesignaleerde problematiek in het studiegebied.

Vervolgens is gekeken naar de mogelijkheden om in en rond Haps een oplossing te vinden. Hiertoe is een aantal alternatieven ontworpen die zijn getoetst in een m.e.r.-procedure. Ook het benutten of aanpassen van bestaande infrastructuur is beschouwd. Er is namelijk uitgebreid onderzoek gedaan naar de bestaande situatie, inclusief autonome groei, en er is een alternatief 0+ onderzocht. Op basis van een afweging van alle aspecten die in het MER aan de orde zijn gekomen, is er een keuze gemaakt voor alternatief 2. Dit houdt het aanleggen van nieuwe infrastructuur in, hetgeen milieueffecten tot gevolg heeft. Geconstateerd is echter ook dat op basis van een integrale afweging dit alternatief de beste oplossing biedt voor zowel het verkeersprobleem als het leefbaarheidsprobleem. Alternatief 0+ biedt geen oplossing voor het leefbaarheidsprobleem.

Sluipverkeer

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

Er wordt een extra aansluiting van de randweg op De Bengels gerealiseerd, waarmee het bedrijf aan de Stokvoortsestraat 3 vanuit die richting te bereiken is zonder grote omrijafstanden. In samenhang met het tegengaan van sluipverkeer wordt als gevolg van deze extra aansluiting een tractorsluis op De Bengels aangelegd. Op de Stokvoortsestraat wordt een andere fysieke maatregel om sluipverkeer tegen te gaan ter hoogte van het bedrijf aan de Stokvoortsestraat 3. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen, maar blijft het betreffende bedrijf vanuit de richting Rijkevoort bereikbaar.

De huidige sluiproute via De Bengels en de Lökkantseweg is niet langer mogelijk, waardoor sluipverkeer zuidoostelijk van Haps juist wordt verminderd. Weliswaar biedt de randweg een kortsluiting naar de Zoetsmeerweg, maar dit is hoofdzakelijk herkomst-bestemmingsverkeer

dat anders de oude route door de kern Haps zou kiezen. Voor dit verkeer is de randweg een prima alternatief.

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluiptverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N264 in de kern Haps.

Toename verkeer Lokkantseweg

Reclamant verwacht een toename van verkeer op de Lokkantseweg als gevolg van een afsluiting van De Bengels. Reclamant is in de stellig overtuiging dat deze afsluiting niet tot een afname, maar juist tot een toename van verkeer zal leiden. Wij baseren ons oordeel op het door een ter zake deskundig bureau opgestelde verkeersmodel. Reclamant zet hier een niet onderbouwde stellingname tegenover. Dit is voor ons geen aanleiding om ons oordeel te herzien.

Verkeer richting Boxmeer

Reclamant wijst op een toename van verkeer over de Lokkantseweg richting het nieuwe ziekenhuis en industrieterrein in Boxmeer. Zoals in het bovenstaande reeds aangegeven is uit het opgestelde verkeersmodel niet van een dergelijke toename gebleken.

Wegprofiel

Reclamant geeft aan dat er duidelijkheid dient te zijn ten aanzien van het wegprofiel, indachtig zichtbaarheid en geluid, voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Wij zijn van oordeel dat er voldoende duidelijkheid over het wegprofiel bestaat, zoals in het definitief ontwerp van de randweg is uitgewerkt. Het ruimtebeslag dat daaruit volgt is met de bestemminglegging op de verbeelding vastgelegd. Dit biedt voldoende inzicht ten aanzien van het aspect geluid. Daarnaast vindt landschappelijke inpassing van de randweg plaats, waarmee voldoende aandacht is voor het aspect zichtbaarheid.

Flora en fauna

Reclamant wijst op de wettelijke zorgplicht ten aanzien van de aanwezige flora en fauna. Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate inzichtelijk zijn. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

Reclamant is voorts van mening dat de locatie waar natuurcompensatie plaats gaat vinden duidelijk in het ontwerp bestemmingsplan geduid moet zijn. Wij wijzen inzake op het compensatieplan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Geluidoverlast

Reclamant vreest een grote mate van geluidoverlast. Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de gevel van de woning. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Lokkantseweg 3a bedraagt 48 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil

wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Luchtkwaliteit

Reclamant vreest de gevolgen van de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de randweg. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij zijn de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, en NO₂, de zogeheten stikstofdioxide, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Voorts heeft de wetgever bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van NO₂ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van de grenswaarde van het NO₂-uurgemiddelde (200 µg/m³) maximaal 18 keer per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie NO₂ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 32,61 µg/m³ en voor 2025 25,61 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het NO₂-uursgemiddelde van maximaal 18 keer per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt voor beide rekenjaren 0. Hiermee wordt ruimschoots aan de door de wetgever gestelde normen voldaan.

Lichthinder/inkijk

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Lokkantseweg 3a maakt via de Lokkantseweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze weg is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen kunnen per individuele casus verschillen, maar er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan maatregelen in de vorm van lage, groenblijvende hagen of andere landschappelijke ingrepen nabij de bron welke het licht van koplampen afvangen.

Reclamant vreest voorts een forse toename van inkijk. Wij delen deze vrees niet. De woning van reclamant is gelegen op een afstand van circa 150 meter van de randweg. De rijrichting op de randweg is parallel aan de woning van reclamant, waarmee de primaire kijkrichting vanuit de passerende voertuigen ook parallel ligt aan de woning van reclamant. De primaire kijkrichting in combinatie met de afstand dragen naar ons oordeel niet bij tot een onevenredige toename van inkijk in de woning van reclamant.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

11. *Inhoud zienswijze dhr en mevr Bens, Kruisstraat 2, 5443 AS te Haps, hierna te noemen reclamant 11.*

De zienswijze van reclamant 11 richt zich op de volgende aspecten: aantasting leefbaarheid door geluidsoverlast, lichthinder, fijn stof, waardevermindering.

Overweging

Geluidsoverlast

Reclamant merkt op dat de procedure voor hogere grenswaarde uitsluitend wordt doorlopen voor de randweg en niet voor de ventweg. Ter hoogte van de woning Kruisstraat 6 gaat de parallelweg over het tracé van een bestaande weg. Ter plaatse van deze woning is bepaald of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit is niet het geval. Er is derhalve geen aanleiding voor een hogere waardenprocedure. Ter plaatse van de woning Zoetsmeerweg 8 gaat het de parallelweg niet over het tracé van een bestaande weg. Hier is sprake van de aanleg van een nieuwe weg. Omdat de geluidbelasting van deze weg hier meer dan 48 dB bedraagt dient een hogere waardenprocedure te worden doorlopen.

Reclamant wijst er voorts op dat de rekenpunten voor het akoestisch onderzoek niet bij de woning van reclamant, maar bij de loods zijn gelegd. Op basis van de gehanteerde gegevens (basisregistratie adressen en gebouwen) is het rekenpunt ter plaatse van de woning gepositioneerd. In werkelijkheid is de woning in het naastgelegen gebouw (dat in de BAG-gegevens als schuur is aangemerkt) gesitueerd, zo is door de bewoners aangegeven. De woning is derhalve op kleinere afstand (circa 1,5 meter) van de weg gelegen dan de schuur. Uit een herberekening volgt dat de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe Randweg N264 ter plaatse van de woning 0,3 dB hoger is (zowel op de begane grond als op de verdieping) ten gevolge van dit afstandsverschil. Bij de beoordeling worden, overeenkomstig het gestelde in het besluit geluidhinder, afgeronde getallen gebruikt. Na afronding is er geen verschil met de gepresenteerde rekenresultaten. De geluidbelasting ten gevolge van de parallelweg neemt door het afstandsverschil met 0,1 dB toe. Er is wederom geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Reclamant heeft het akoestisch onderzoek zoals bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan laten beoordelen door een derde inzake deskundige partij, Agel Adviseurs. De opmerkingen vanuit de second opinion worden hier niet letterlijk herhaald, er wordt wel op de gestelde punten gereageerd.

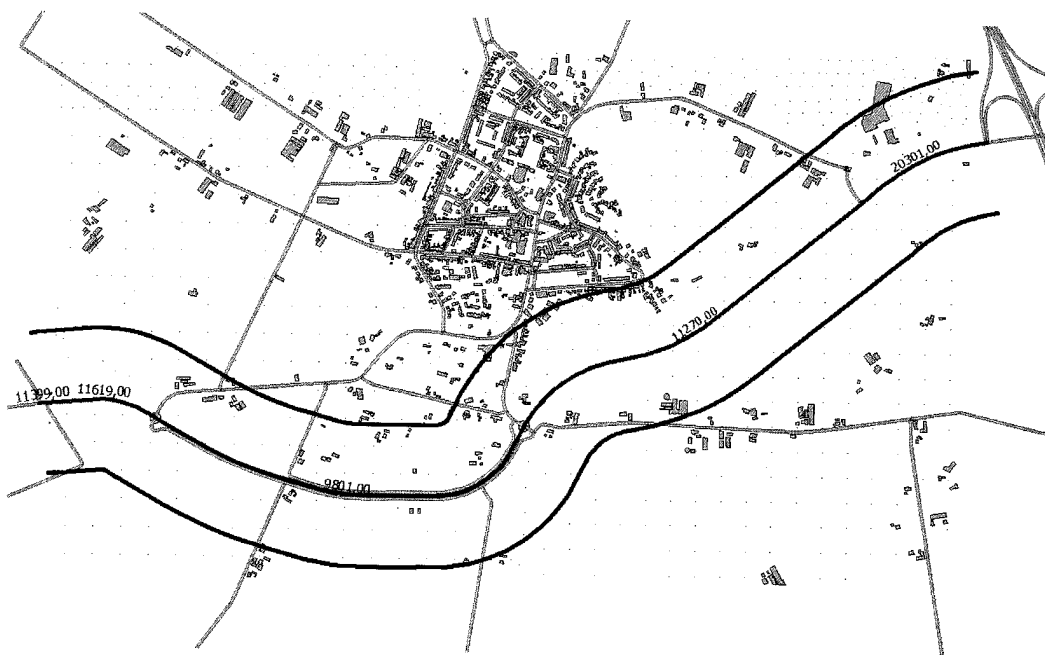
Ten aanzien van de opmerking over de verkeersintensiteiten wordt gesteld dat de verkeersintensiteiten welke zijn toegepast in het akoestisch onderzoek zijn ingevoerd aan de hand van shape-bestanden die volgen uit het verkeersmodel, dat door Goudappel Coffeng specifiek voor het MER van deze ontwikkeling is gemodelleerd en geverifieerd aan de hand van kentekenonderzoek (hierna te noemen: verkeersmodel). De invoergegevens van de verschillende rekenmodellen zijn in de bijlagen bij het rapport gepresenteerd.

Voorts stelt reclamant vraagtekens bij de beoordeling van de invoergegevens van het geluidsmodel. Ten aanzien van de rekenmethode stellen wij het volgende. Voor het opstellen van het rekenmodel is het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 gehanteerd. In eerdere versies van het rekenmodel is het rekenprogramma Geomilieu versie 2.21 gehanteerd. Voor latere versies is de op dat moment meest recente versie 2.30 gehanteerd. Beide versies rekenen volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Er is ook geen verschil in resultaten tussen beide versies.

Ten aanzien van de aftrek conform artikel 110 g Wet geluidhinder constateren wij dat ter hoogte van de woning Kruisstraat 2 de snelheid op de parallelweg (her in te richten deel van de Kruisstraat) 60 km/uur bedraagt. De aftrek overeenkomstig artikel 110g bedraagt 5 dB. De resultaten met betrekking tot het reconstructieonderzoek zijn opgenomen in bijlage IV, V en VI van het akoestisch onderzoek. Ter hoogte van de woning Zoetsmeerweg 8 bedraagt de snelheid op dat deel van de nieuw aan te leggen parallelweg 80 km/uur. De aftrek overeenkomstig artikel 110g bedraagt 2 dB. De resultaten met betrekking tot de aanleg van

nieuwe wegen zijn opgenomen in bijlage III van het akoestisch onderzoek. De snelheden (60 en 80 km/uur) volgen uit het eerdergenoemde verkeersmodel.

De verkeersintensiteiten zijn aangereikt in de vorm van shapes die volgen uit het verkeersmodel. Voor de parallelweg is voor verschillende tracés inderdaad met verschillende verkeersintensiteiten gerekend. De intensiteiten zijn in navolgende figuur weergegeven.



De parallelweg aan de noordzijde van de Randweg wordt enkel gebruikt door bestemmingsverkeer en kent geen relevante verkeersintensiteit, zo blijkt uit het verkeersmodel. Derhalve is deze weg niet in het akoestisch onderzoek betrokken.

De geluidbelasting is, overeenkomstig het gestelde in de Wet geluidhinder, berekend ter plaatse van bestaande woningen. Er is, voor zover bekend, geen bouwvergunning verleend voor andere woningen dan de in dit onderzoek beschouwde woningen. Indien woningen verbouwd of zelfs verplaatst worden, dient hernieuwd een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen. Eventueel dient dan een hogere waardenprocedure gevolgd worden. Er is dan ook geen sprake van een beperking van de gebruiksmogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan.

Het verschil in rekenresultaten ten gevolge van de Randweg N264 tussen de Wanroijseweg 1a en de Kruisstraat 2 bedraagt 1 dB. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de afstand en anderzijds door de aanwezige opstallen op het terrein bij woning Wanroijseweg 1a. Het verschil in rekenresultaten ten gevolge van de parallelweg/Kruisstraat tussen de Wanroijseweg 1a en de Kruisstraat 2 bedraagt 4 dB. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de afstand, de aanwezige opstallen op het terrein bij woning Wanroijseweg 1a en het feit dat de verkeersintensiteit ter hoogte van de kruising met de Wanroijseweg naar het oosten toe fors afneemt. De resultaten die in het rapport van Agel worden gesuggereerd hebben geen betrekking op het herin te richten traject van de Kruisstraat.

Naar aanleiding van de zienswijze zijn de resultaten ter plaatse van de woning Kruisstraat 2 en Wanroijseweg 1a gecontroleerd. De geluidbelasting na de fysieke wijzigingen aan de Kruisstraat, om een parallelweg te realiseren, bedragen voor beide woningen respectievelijk 46 en 42 dB na aftrek van 5 dB overeenkomstig artikel 110 g Wet geluidhinder. De geluidbelasting bedraagt minder dan 48 dB. er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De resultaten in tabel 2 van het rapport van Agel Adviseurs zijn niet afkomstig van de fysieke wijziging van de Kruisstraat, maar van de aanleg van een traject van de Parallelweg ter

hoogte van de woningen Zoetsmeerweg 8 en 10. De woningen Kruisstraat 2 en Wanroijseweg 1a zijn niet gelegen in het akoestisch invloedsgebied van dit traject.

In de Wet geluidhinder is gesteld dat indien het toepassen van maatregelen financieel niet doelmatig is, dan wel stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard, een hogere waarde kan worden vastgesteld. Om de financiële doelmatigheidsafweging te objectiveren is door de gemeente Cuijk en de provincie Noord Brabant aansluiting gezocht bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Op basis van uitspraken van de Raad van State (Uitspraak 201301732/1/R6 d.d. 22 juli 2013) kan worden geconcludeerd dat het toepassen van de genoemde regeling niet onjuist is.

Het effect van het minimaal benodigde scherm om aan de minimale criteria uit de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder te voldoen zijn berekend. De resultaten van deze berekening zijn in de rapportage grafisch weergegeven.

In het akoestisch onderzoek zijn maatregelen aan de bron (stiller wegdektype) en maatregelen in de overdracht (schermen) beschouwd. Maatregelen ter plaatse van de ontvanger (woningen) hebben immers geen effect op de geluidbelasting ter plaatse van de woning. In het kader van de hogere waarden-procedure wordt, overeenkomstig de verplichtingen hieromtrent uit de Wet geluidhinder, een onderzoek uitgevoerd naar de geluidniveaus in de woning. Het onderzoek wordt op dit moment afgerond.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Kruisstraat 2 maakt via de Kruisstraat autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze weg is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen kunnen per individuele casus verschillen, maar er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan maatregelen in de vorm van lage, groenblijvende hagen of andere landschappelijke ingrepen nabij de bron welke het licht van koplampen afvangen.

Lichthinder als gevolg van lantaarnpalen kan in grote mate weggenomen worden door de keuze voor specifieke armaturen en de plaatsing van de lichtmasten. Hiermee wordt rekening gehouden bij de keuze en plaatsing voor de toe te passen openbare verlichting. Het is echter niet mogelijk dit in het bestemmingsplan vast te leggen, aangezien het bestemmingsplan geen verplichtende voorwaarden bevat, maar betrekking heeft op het mogelijk maken van functies en bebouwing (toelatingsplanologie). Vanuit oogpunt van een verkeersveilige situatie kan het noodzakelijk zijn op sommige plaatsen openbare verlichting aan te brengen.

Fijn stof

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

12. *Inhoud zienswijze G.A.J.M. Thoonen-Barten en J.H.H. Thoonen, Wanroijseweg 1a, 5443 NE te Haps, hierna te noemen reclamant 4/12.*

De zienswijze van reclamant 12 richt zich op de volgende aspecten: aantasting leefbaarheid door geluidsoverlast, lichthinder, waardevermindering.

Overweging

Geluidsoverlast

Reclamant merkt op dat de procedure voor hogere grenswaarde uitsluitend wordt doorlopen voor de randweg en niet voor de ventweg. Ter hoogte van de woning Wanroijseweg 1a gaat de parallelweg over het tracé van een bestaande weg. Ter plaatse van deze woning is bepaald of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit is niet het geval. Er is derhalve geen aanleiding voor een hogere waardenprocedure. Ter plaatse van de woning Zoetsmeerweg 8 gaat het de parallelweg niet over het tracé van een bestaande weg. Hier is sprake van de aanleg van een nieuwe weg. Omdat de geluidbelasting van deze weg hier meer dan 48 dB bedraagt dient een hogere waardenprocedure te worden doorlopen.

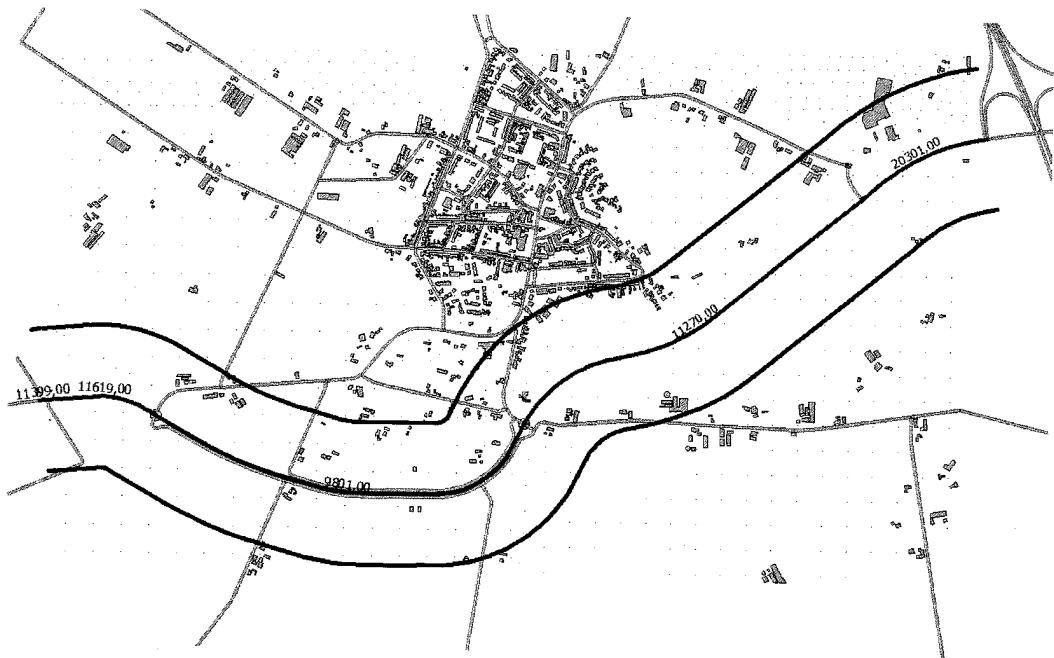
Reclamant heeft het akoestisch onderzoek zoals bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan laten beoordelen door een derde inzake deskundige partij, Agel Adviseurs. De opmerkingen vanuit de second opinion worden hier niet letterlijk herhaald, er wordt wel op de gestelde punten gereageerd.

Ten aanzien van de opmerking over de verkeersintensiteiten wordt gesteld dat de verkeersintensiteiten welke zijn toegepast in het akoestisch onderzoek zijn ingevoerd aan de hand van shape-bestanden die volgen uit het verkeersmodel, dat door Goudappel Coffeng specifiek voor het MER van deze ontwikkeling is gemodelleerd en geverifieerd aan de hand van kentekenonderzoek (hierna te noemen: verkeersmodel). De invoergegevens van de verschillende rekenmodellen zijn in de bijlagen bij het rapport gepresenteerd.

Voorts stelt reclamant vraagtekens bij de beoordeling van de invoergegevens van het geluidsmodel. Ten aanzien van de rekenmethode stellen wij het volgende. Voor het opstellen van het rekenmodel is het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 gehanteerd. In eerdere versies van het rekenmodel is het rekenprogramma Geomilieu versie 2.21 gehanteerd. Voor latere versies is de op dat moment meest recente versie 2.30 gehanteerd. Beide versies rekenen volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Er is ook geen verschil in resultaten tussen beide versies.

Ten aanzien van de aftrek conform artikel 110 g Wet geluidhinder constateren wij dat ter hoogte van de woning Kruisstraat 2 de snelheid op de parallelweg (her in te richten deel van de Kruisstraat) 60 km/uur bedraagt. De aftrek overeenkomstig artikel 110g bedraagt 5 dB. De resultaten met betrekking tot het reconstructieonderzoek zijn opgenomen in bijlage IV, V en VI van het akoestisch onderzoek. Ter hoogte van de woning Zoetsmeerweg 8 bedraagt de snelheid op dat deel van de nieuw aan te leggen parallelweg 80 km/uur. De aftrek overeenkomstig artikel 110g bedraagt 2 dB. De resultaten met betrekking tot de aanleg van nieuwe wegen zijn opgenomen in bijlage III van het akoestisch onderzoek. De snelheden (60 en 80 km/uur) volgen uit het eerdergenoemde verkeersmodel.

De verkeersintensiteiten zijn aangereikt in de vorm van shapes die volgen uit het verkeersmodel. Voor de parallelweg is voor verschillende tracés inderdaad met verschillende verkeersintensiteiten gerekend. De intensiteiten zijn in navolgende figuur weergegeven.



De parallelweg aan de noordzijde van de Randweg wordt enkel gebruikt door bestemmingsverkeer en kent geen relevante verkeersintensiteit, zo blijkt uit het verkeersmodel. Derhalve is deze weg niet in het akoestisch onderzoek betrokken.

De geluidbelasting is, overeenkomstig het gestelde in de Wet geluidhinder, berekend ter plaatse van bestaande woningen. Er is, voor zover bekend, geen bouwvergunning verleend voor andere woningen dan de in dit onderzoek beschouwde woningen. Indien woningen verbouwd of zelfs verplaatst worden, dient hernieuwd een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen. Eventueel dient dan een hogere waardenprocedure gevolgd worden. Er is dan ook geen sprake van een beperking van de gebruiksmogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan.

Het verschil in rekenresultaten ten gevolge van de Randweg N264 tussen de Wanroijseweg 1a en de Kruisstraat 2 bedraagt 1 dB. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de afstand en anderzijds door de aanwezige opstallen op het terrein bij woning Wanroijseweg 1a. Het verschil in rekenresultaten ten gevolge van de parallelweg/Kruisstraat tussen de Wanroijseweg 1a en de Kruisstraat 2 bedraagt 4 dB. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de afstand, de aanwezige opstallen op het terrein bij woning Wanroijseweg 1a en het feit dat de verkeersintensiteit ter hoogte van de kruising met de Wanroijseweg naar het oosten toe fors afneemt. De resultaten die in het rapport van Agel worden gesuggereerd hebben geen betrekking op het herin te richten traject van de Kruisstraat.

Naar aanleiding van de zienswijze zijn de resultaten ter plaatse van de woning Kruisstraat 2 en Wanroijseweg 1a gecontroleerd. De geluidbelasting na de fysieke wijzigingen aan de Kruisstraat, om een parallelweg te realiseren, bedragen voor beide woningen respectievelijk 46 en 42 dB na aftrek van 5 dB overeenkomstig artikel 110 g Wet geluidhinder. De geluidbelasting bedraagt minder dan 48 dB. er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De resultaten in tabel 2 van het rapport van Agel Adviseurs zijn niet afkomstig van de fysieke wijziging van de Kruisstraat, maar van de aanleg van een traject van de Parallelweg ter hoogte van de woningen Zoetsmeerweg 8 en 10. De woningen Kruisstraat 2 en Wanroijseweg 1a zijn niet gelegen in het akoestisch invloedsgebied van dit traject.

In de Wet geluidhinder is gesteld dat indien het toepassen van maatregelen financieel niet doelmatig is, dan wel stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard, een hogere waarde

kan worden vastgesteld. Om de financiële doelmatigheidsafweging te objectiveren is door de gemeente Cuijk en de provincie Noord Brabant aansluiting gezocht bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Op basis van uitspraken van de Raad van State (Uitspraak 201301732/1/R6 d.d. 22 juli 2013) kan worden geconcludeerd dat het toepassen van de genoemde regeling niet onjuist is.

Het effect van het minimaal benodigde scherm om aan de minimale criteria uit de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder te voldoen zijn berekend. De resultaten van deze berekening zijn in de rapportage grafisch weergegeven.

In het akoestisch onderzoek zijn maatregelen aan de bron (stiller wegdektype) en maatregelen in de overdracht (schermen) beschouwd. Maatregelen ter plaatse van de ontvanger (woningen) hebben immers geen effect op de geluidbelasting ter plaatse van de woning. In het kader van de hogere waarden-procedure wordt, overeenkomstig de verplichtingen hieromtrent uit de Wet geluidhinder, een onderzoek uitgevoerd naar de geluidniveaus in de woning. Het onderzoek wordt op dit moment afgerond.

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Wanroijseweg 1a maakt via de Wanroijseweg en de Kruisstraat autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze wegen is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen kunnen per individuele casus verschillen, maar er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan maatregelen in de vorm van lage, groenblijvende hagen of andere landschappelijke ingrepen nabij de bron welke het licht van koplampen afvangen.

Lichthinder als gevolg van lantaarnpalen kan in grote mate weggenomen worden door de keuze voor specifieke armaturen en de plaatsing van de lichtmasten. Hiermee wordt rekening gehouden bij de keuze en plaatsing voor de toe te passen openbare verlichting. Het is echter niet mogelijk dit in het bestemmingsplan vast te leggen, aangezien het bestemmingsplan geen verplichtende voorwaarden bevat, maar betrekking heeft op het mogelijk maken van functies en bebouwing (toelatingsplanologie). Vanuit oogpunt van een verkeersveilige situatie kan het noodzakelijk zijn op sommige plaatsen openbare verlichting aan te brengen.

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

13. *Inhoud zienswijze J.G.M.M. Goossens, Lokkantseweg 1, 5443 PE te Haps, hierna te noemen reclamant 13.*

De zienswijze van reclamant 13 richt zich op de volgende aspecten zorgvuldige besluitvorming, onvoldoende diepgang MER, verkeersbelasting nabij A73, barrièrewerking landbouw en stikstof.

Overweging

Zorgvuldige besluitvorming

Reclamant is van mening dat bij de afweging voor het gekozen tracé zijn belangen onvoldoende zijn onderkend en meegewogen. Wij delen deze visie niet. Er is juist een erg zorgvuldige belangenafweging geweest, wat zich uit in het onderzoeken van de diverse alternatieven in de m.e.r.-studie. Daarin zijn alle belangen op basis van uitgebreid onderzoek tegen elkaar afgewogen, waaronder ook de belangen van reclamant. Hiertoe is bij de voorbereiding van het besluit alle benodigde kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Wij zijn op basis van deze informatie tot het oordeel gekomen dat de nadelige gevolgen voor reclamant niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel om de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps aan te pakken.

Onvoldoende diepgang MER

Reclamant refereert aan een onvoldoende beschrijving van de alternatieven in het MER, waarbij ontwerptekeningen ontbreken. Wij zijn van oordeel dat dit niet tot in dit detailniveau noodzakelijk is om een goed vergelijk tussen de alternatieven te maken. De Commissie m.e.r. onderschrijft het standpunt van de gemeente in deze, aangezien zij in hun advies geen melding maken van de door reclamant vermeende omissie.

Verkeersbelasting nabij A73

Reclamant geeft voorts aan dat er met de plannen geen oplossing wordt geboden voor de naar haar visie te korte afstand tussen de rotonde bij het RBL en de rijksweg A73. Van een dergelijk probleem is naar ons oordeel geen sprake. Dit gehele wegvak, inclusief op- en afritten van de rijksweg, is gemodelleerd en gesimuleerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat de situatie niet leidt tot knelpunten. Deze bevindingen zijn tevens afgestemd met de beheerder van de rijksweg, waaruit geen bezwaren naar voren zijn gekomen.

Barrièrewerking landbouw

Reclamant geeft aan dat de barrièrewerking van het gekozen alternatief tevens groot is voor de landbouw. In het MER wordt deze constatering niet ontkent. Reclamant geeft voorts aan dat er geen maatregelen zijn genomen om de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Wij kunnen deze visie onderkennen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen om de bereikbaarheid van deze landbouwpercelen mogelijk te maken. Er wordt een extra strook plangebied bij het bestemmingsplan betrokken, waaraan een bestemming wordt toegekend waarin binnen de bestemmingsomschrijving de aanleg van toegangswegen en –paden mogelijk wordt gemaakt. Hiermee zijn de betreffende landbouwpercelen te bereiken.

Ten aanzien van de doorsnijding van een aantal huis- en veldkavels is in het MER een beschouwing van de invloed daarvan opgenomen. Daarbij is geconcludeerd dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de effecten voor het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot vanwege het afsluiten van de inrit van het bedrijf en de omrijdafstanden die ontstaan naar een aantal kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg. In het advies van de Commissie m.e.r. is niet opgemerkt dat dit aspect onvoldoende inzichtelijk is gemaakt. Wij blijven derhalve bij ons oordeel aangaande dit onderwerp.

Stikstof

Reclamant wijst erop dat het onderzoek naar stikstofdepositie op onjuiste gronden is uitgevoerd. Het uit gebruik nemen van landbouwgronden (zowel akkerland als grasland) leidt volgens reclamant tot ingebruikname van landbouwareaal elders. Wij zijn van oordeel dat

deze conclusie enerzijds voorbarig is en anderzijds niet direct tot gevolg heeft dat er een gelijke of toegenomen depositie van stikstof op gevoelige gebieden plaatsvindt. Feit is dat er als gevolg van de aanleg van de randweg ter plaatse areaal aan landbouwgronden uit productie wordt genomen. Daarbij staat niet vast of en waar agrariërs elders nieuwe gronden in gebruik gaan nemen en of deze gronden niet reeds als landbouwareaal in gebruik zijn. De planologische bestemming van nieuw in gebruik te nemen gronden dient wel in overeenstemming te zijn met het voorgenomen gebruik. In voorkomend geval kan het derhalve zijn dat agrariërs zelf dienen te voorzien in een bestemmingsplanwijziging voor ingebruikname van gronden ten behoeve van landbouw. Eventuele milieuconsequenties die dat tot gevolg heeft, kunnen uiteraard niet worden toegerekend aan de aanleg van de randweg. Daarbij is het tevens van belang dat de ligging van eventueel nieuw in gebruik te nemen gronden bekend is. De afstand van gronden tot gevoelige gebieden en geografische ligging van gronden is namelijk van grote invloed op een eventuele stikstofdepositie op gevoelige gebieden. Dat er sprake is van eenzelfde stikstofdepositie als gevolg van uitrijden van mest, zoals door reclamant gesteld, is derhalve een onjuiste en onbeargumenteerde conclusie.

Het tweede punt dat reclamant aanvoert tegen het onderzoek naar stikstofdepositie betreft verkeerde aannames en uitgangspunten in de rapportage stikstofonderzoek. Naar de mening van reclamant bestaat er een strijdigheid tussen de rapportage waarin wordt uitgegaan van hoofdzakelijk grasland dat uit gebruik wordt genomen en het MER waarin een onderscheid is gemaakt van verlies aan akkerland en grasland. Het gebruik van gronden als akkerland dan wel grasland heeft niet dezelfde gevolgen voor stikstofdepositie. Deze visie delen wij. In navolging van de keuze voor het voorkeursalternatief (alternatief 2) is het wegontwerp verder uitgewerkt. Daarop is een ander, groter, ruimtebeslag benodigd gebleken voor de aanleg van de randweg met alle bijbehorende voorzieningen waaronder waterberging e.d. Op grond van het definitief ontwerp is het ruimtebeslag nogmaals bepaald aan de hand van de bestemmingsplangrenzen, waarbij zeer nauwkeurig is bepaald welk areaal aan grasland en welk areaal aan akkerland uit productie wordt genomen. Dit verandert overigens niets aan de uitkomst van de stikstofdepositie op de Natura2000 gebieden. Ten aanzien van de mitigerende maatregelen zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd over de hoeveelheid in te zetten grasland/akkerland voor de NB-wet vergunning.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons aanleiding om het plan gedeeltelijk, voor wat betreft het gestelde onder "barrièrewerking landbouw" aan te passen.

14. *Inhoud zienswijze Van Creij Dairy, Lokkantseweg 5, 5443 PE te Haps, hierna te noemen reclamant 14.*

De zienswijze van reclamant 10 richt zich op de volgende aspecten: zorgvuldige besluitvorming, onvoldoende diepgang MER, verkeersbelasting nabij A73, barrièrewerking landbouw en stikstof.

Overweging

Zorgvuldige besluitvorming

Reclamant is van mening dat bij de afweging voor het gekozen tracé zijn belangen onvoldoende zijn onderkend en meegewogen. Wij delen deze visie niet. Er is juist een erg zorgvuldige belangenafweging geweest, wat zich uit in het onderzoeken van de diverse alternatieven in de m.e.r.-studie. Daarin zijn alle belangen op basis van uitgebreid onderzoek tegen elkaar afgewogen, waaronder ook de belangen van reclamant. Hiertoe is bij de voorbereiding van het besluit alle benodigde kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Wij zijn op basis van deze informatie tot het oordeel gekomen dat de nadelige gevolgen voor reclamant niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel om de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps aan te pakken.

Onvoldoende diepgang MER

Reclamant refereert aan een onvoldoende beschrijving van de alternatieven in het MER, waarbij ontwerptekeningen ontbreken. Wij zijn van oordeel dat dit niet tot in dit detailniveau noodzakelijk is om een goed vergelijk tussen de alternatieven te maken. De Commissie m.e.r. onderschrijft het standpunt van de gemeente in deze, aangezien zij in hun advies geen melding maken van de door reclamant vermeende omissie.

Verkeersbelasting nabij A73

Reclamant geeft voorts aan dat er met de plannen geen oplossing wordt geboden voor de naar haar visie te korte afstand tussen de rotonde bij het RBL en de rijksweg A73. Van een dergelijk probleem is naar ons oordeel geen sprake. Dit gehele wegvak, inclusief op- en afritten van de rijksweg, is gemodelleerd en gesimuleerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat de situatie niet leidt tot knelpunten. Deze bevindingen zijn tevens afgestemd met de beheerder van de rijksweg, waaruit geen bezwaren naar voren zijn gekomen.

Barrièrewerking landbouw

Reclamant geeft aan dat de barrièrewerking van het gekozen alternatief tevens groot is voor de landbouw. In het MER wordt deze constatering niet ontkent. Reclamant geeft voorts aan dat er geen maatregelen zijn genomen om de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Wij kunnen deze visie onderkennen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen om de bereikbaarheid van deze landbouwpercelen mogelijk te maken. Er wordt een extra strook plangebied bij het bestemmingsplan betrokken, waaraan een bestemming wordt toegekend waarin binnen de bestemmingsomschrijving de aanleg van toegangswegen en –paden mogelijk wordt gemaakt. Hiermee zijn de betreffende landbouwpercelen te bereiken.

Ten aanzien van de doorsnijding van een aantal huis- en veldkavels is in het MER een beschouwing van de invloed daarvan opgenomen. Daarbij is geconcludeerd dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de effecten voor het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot vanwege het afsluiten van de inrit van het bedrijf en de omrijdafstanden die ontstaan naar een aantal kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg. In het advies van de Commissie m.e.r. is niet opgemerkt dat dit aspect onvoldoende inzichtelijk is gemaakt. Wij blijven derhalve bij ons oordeel aangaande dit onderwerp.

Stikstof

Reclamant wijst erop dat het onderzoek naar stikstofdepositie op onjuiste gronden is uitgevoerd. Het uit gebruik nemen van landbouwgronden (zowel akkerland als grasland) leidt volgens reclamant tot ingebruikname van landbouwareaal elders. Wij zijn van oordeel dat

deze conclusie enerzijds voorbarig is en anderzijds niet direct tot gevolg heeft dat er een gelijke of toegenomen depositie van stikstof op gevoelige gebieden plaatsvindt. Feit is dat er als gevolg van de aanleg van de randweg ter plaatse areaal aan landbouwgronden uit productie wordt genomen. Daarbij staat niet vast of en waar agrariërs elders nieuwe gronden in gebruik gaan nemen en of deze gronden niet reeds als landbouwareaal in gebruik zijn. De planologische bestemming van nieuw in gebruik te nemen gronden dient wel in overeenstemming te zijn met het voorgenomen gebruik. In voorkomend geval kan het derhalve zijn dat agrariërs zelf dienen te voorzien in een bestemmingsplanwijziging voor ingebruikname van gronden ten behoeve van landbouw. Eventuele milieuconsequenties die dat tot gevolg heeft, kunnen uiteraard niet worden toegerekend aan de aanleg van de randweg. Daarbij is het tevens van belang dat de ligging van eventueel nieuw in gebruik te nemen gronden bekend is. De afstand van gronden tot gevoelige gebieden en geografische ligging van gronden is namelijk van grote invloed op een eventuele stikstofdepositie op gevoelige gebieden. Dat er sprake is van eenzelfde stikstofdepositie als gevolg van uitrijden van mest, zoals door reclamant gesteld, is derhalve een onjuiste en onbeargumenteerde conclusie.

Het tweede punt dat reclamant aanvoert tegen het onderzoek naar stikstofdepositie betreft verkeerde aannames en uitgangspunten in de rapportage stikstofonderzoek. Naar de mening van reclamant bestaat er een strijdigheid tussen de rapportage waarin wordt uitgegaan van hoofdzakelijk grasland dat uit gebruik wordt genomen en het MER waarin een onderscheid is gemaakt van verlies aan akkerland en grasland. Het gebruik van gronden als akkerland dan wel grasland heeft niet dezelfde gevolgen voor stikstofdepositie. Deze visie delen wij. In navolging van de keuze voor het voorkeursalternatief (alternatief 2) is het wegontwerp verder uitgewerkt. Daarop is een ander, groter, ruimtebeslag benodigd gebleken voor de aanleg van de randweg met alle bijbehorende voorzieningen waaronder waterberging e.d. Op grond van het definitief ontwerp is het ruimtebeslag nogmaals bepaald aan de hand van de bestemmingsplangrenzen, waarbij zeer nauwkeurig is bepaald welk areaal aan grasland en welk areaal aan akkerland uit productie wordt genomen.

Dit verandert overigens niets aan de uitkomst van de stikstofdepositie op de Natura2000 gebieden. Ten aanzien van de mitigerende maatregelen zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd over de hoeveelheid in te zetten grasland/akkerland voor de NB-wet vergunning.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons aanleiding om het plan gedeeltelijk, voor wat betreft het gestelde onder "barrièrewerking landbouw" aan te passen.

15. *Inhoud zienswijze VOF Moorens Farm, Oeffeltseweg 6a, 5443 PJ te Haps, hierna te noemen reclamant 15.*

De zienswijze van reclamant 10 richt zich op de volgende aspecten: zorgvuldige besluitvorming, onvoldoende diepgang MER, verkeersbelasting nabij A73, barrièrewerking landbouw en stikstof

Overweging

Zorgvuldige besluitvorming

Reclamant is van mening dat bij de afweging voor het gekozen tracé zijn belangen onvoldoende zijn onderkend en meegewogen. Wij delen deze visie niet. Er is juist een erg zorgvuldige belangenafweging geweest, wat zich uit in het onderzoeken van de diverse alternatieven in de m.e.r.-studie. Daarin zijn alle belangen op basis van uitgebreid onderzoek tegen elkaar afgewogen, waaronder ook de belangen van reclamant. Hiertoe is bij de voorbereiding van het besluit alle benodigde kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Wij zijn op basis van deze informatie tot het oordeel gekomen dat de nadelige gevolgen voor reclamant niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel om de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps aan te pakken.

Onvoldoende diepgang MER

Reclamant refereert aan een onvoldoende beschrijving van de alternatieven in het MER, waarbij ontwerptekeningen ontbreken. Wij zijn van oordeel dat dit niet tot in dit detailniveau noodzakelijk is om een goed vergelijk tussen de alternatieven te maken. De Commissie m.e.r. onderschrijft het standpunt van de gemeente in deze, aangezien zij in hun advies geen melding maken van de door reclamant vermeende omissie.

Verkeersbelasting nabij A73

Reclamant geeft voorts aan dat er met de plannen geen oplossing wordt geboden voor de naar haar visie te korte afstand tussen de rotonde bij het RBL en de rijksweg A73. Van een dergelijk probleem is naar ons oordeel geen sprake. Dit gehele wegvak, inclusief op- en afritten van de rijksweg, is gemodelleerd en gesimuleerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat de situatie niet leidt tot knelpunten. Deze bevindingen zijn tevens afgestemd met de beheerder van de rijksweg, waaruit geen bezwaren naar voren zijn gekomen.

Barrièrewerking landbouw

Reclamant geeft aan dat de barrièrewerking van het gekozen alternatief tevens groot is voor de landbouw. In het MER wordt deze constatering niet ontkent. Reclamant geeft voorts aan dat er geen maatregelen zijn genomen om de landbouwpercelen aan weerszijden van de randweg tussen de Zoetsmeerweg en het RBL te garanderen. Wij kunnen deze visie onderkennen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen om de bereikbaarheid van deze landbouwpercelen mogelijk te maken. Er wordt een extra strook plangebied bij het bestemmingsplan betrokken, waaraan een bestemming wordt toegekend waarin binnen de bestemmingsomschrijving de aanleg van toegangswegen en -paden mogelijk wordt gemaakt. Hiermee zijn de betreffende landbouwpercelen te bereiken.

Ten aanzien van de doorsnijding van een aantal huis- en veldkavels is in het MER een beschouwing van de invloed daarvan opgenomen. Daarbij is geconcludeerd dat de doorsnijding van een tweetal huiskavels in alternatief 2 qua oppervlakte relatief beperkt is. Daarnaast is aangegeven dat de effecten voor het bedrijf aan De Bengels 1 weliswaar qua oppervlakte beperkt is, maar qua invloed groot vanwege het afsluiten van de inrit van het bedrijf en de omrijdafstanden die ontstaan naar een aantal kavels aan de overzijde van de Lokkantseweg. In het advies van de Commissie m.e.r. is niet opgemerkt dat dit aspect onvoldoende inzichtelijk is gemaakt. Wij blijven derhalve bij ons oordeel aangaande dit onderwerp.

Stikstof

Reclamant wijst erop dat het onderzoek naar stikstofdepositie op onjuiste gronden is uitgevoerd. Het uit gebruik nemen van landbouwgronden (zowel akkerland als grasland) leidt volgens reclamant tot ingebruikname van landbouwareaal elders. Wij zijn van oordeel dat

deze conclusie enerzijds voorbarig is en anderzijds niet direct tot gevolg heeft dat er een gelijke of toegenomen depositie van stikstof op gevoelige gebieden plaatsvindt. Feit is dat er als gevolg van de aanleg van de randweg ter plaatse areaal aan landbouwgronden uit productie wordt genomen. Daarbij staat niet vast of en waar agrariërs elders nieuwe gronden in gebruik gaan nemen en of deze gronden niet reeds als landbouwareaal in gebruik zijn. De planologische bestemming van nieuw in gebruik te nemen gronden dient wel in overeenstemming te zijn met het voorgenomen gebruik. In voorkomend geval kan het derhalve zijn dat agrariërs zelf dienen te voorzien in een bestemmingsplanwijziging voor ingebruikname van gronden ten behoeve van landbouw. Eventuele milieuconsequenties die dat tot gevolg heeft, kunnen uiteraard niet worden toegerekend aan de aanleg van de randweg. Daarbij is het tevens van belang dat de ligging van eventueel nieuw in gebruik te nemen gronden bekend is. De afstand van gronden tot gevoelige gebieden en geografische ligging van gronden is namelijk van grote invloed op een eventuele stikstofdepositie op gevoelige gebieden. Dat er sprake is van eenzelfde stikstofdepositie als gevolg van uitrijden van mest, zoals door reclamant gesteld, is derhalve een onjuiste en onbeargumenteerde conclusie.

Het tweede punt dat reclamant aanvoert tegen het onderzoek naar stikstofdepositie betreft verkeerde aannames en uitgangspunten in de rapportage stikstofonderzoek. Naar de mening van reclamant bestaat er een strijdigheid tussen de rapportage waarin wordt uitgegaan van hoofdzakelijk grasland dat uit gebruik wordt genomen en het MER waarin een onderscheid is gemaakt van verlies aan akkerland en grasland. Het gebruik van gronden als akkerland dan wel grasland heeft niet dezelfde gevolgen voor stikstofdepositie. Deze visie delen wij. In navolging van de keuze voor het voorkeursalternatief (alternatief 2) is het wegontwerp verder uitgewerkt. Daarop is een ander, groter, ruimtebeslag benodigd gebleken voor de aanleg van de randweg met alle bijbehorende voorzieningen waaronder waterberging e.d. Op grond van het definitief ontwerp is het ruimtebeslag nogmaals bepaald aan de hand van de bestemmingsplangrenzen, waarbij zeer nauwkeurig is bepaald welk areaal aan grasland en welk areaal aan akkerland uit productie wordt genomen. Dit verandert overigens niets aan de uitkomst van de stikstofdepositie op de Natura2000 gebieden. Ten aanzien van de mitigerende maatregelen zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd over de hoeveelheid in te zetten grasland/akkerland voor de NB-wet vergunning.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons aanleiding om het plan gedeeltelijk, voor wat betreft het gestelde onder "barrièrewerking landbouw" aan te passen.

16. *Inhoud zienswijze G.J.C. van Duijnhoven, Kijkuitpad 8, 5443 AG te Haps, hierna te noemen reclamant 16.*

De zienswijze van reclamant 16 richt zich op de volgende aspecten: aantasting woongenot en nader akoestisch onderzoek

Overweging

Aantasting woongenot

Reclamant vreest aantasting van het woongenot, onder meer als gevolg van een toename van geluid, stankhinder en de uitstoot van fijn stof.

Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de gevel van de woning. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Kijkuitpad 8 bedraagt 50 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De door de wetgever vastgestelde maximaal te ontheffen waarde in buitenstedelijk gebied bedraagt 58 dB. Aan deze waarde wordt wel voldaan. Voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde dient bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. Hierbij is geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Hiermee wordt ten opzichte van de situatie zonder aanvullende maatregelen voor de woning aan het Kijkuitpad 8 een reductie van 1 dB behaald, waarbij de geluidbelasting op de gevel 49 dB bedraagt. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is beoordeeld als niet doelmatig. Daarnaast is het plaatsen van een scherm beoordeeld als niet doelmatig.

Voor de woning aan het Kijkuitpad dient een procedure voor hogere grenswaarde te worden doorlopen, waarbij een hogere waarde van 49 dB wordt vastgesteld. Dit betreft een separate procedure naast de bestemmingsplanprocedure. In het hiernavolgende komen wij daar nog op terug.

Voorts refereert reclamant aan de negatieve gevolgen van de uitstoot van fijn stof. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Daarnaast vreest reclamant stankhinder als gevolg van de uitstoot van uitlaatgassen. Vanuit de wetgeving bestaat er echter geen objectief toetsingskader voor het aspect geur als gevolg van wegverkeer.

Het aspect lichthinder dient in algemene zin te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen kunnen per individuele casus verschillen, maar er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan maatregelen in de vorm van lage, groenblijvende hagen of andere landschappelijke ingrepen nabij de bron welke het licht van koplampen afvangen.

Tot slot wordt gerefereerd aan het aspect uitzicht. Er vindt landschappelijk inpassing van de randweg plaats. In het MER is de impact op het landschap uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken. Het college is van mening dat door de landschappelijke inpassing van de randweg geen onevenredige inbreuk wordt gemaakt op het landelijk karakter van het gebied, waardoor er geen sprake is van het volledig wegnemen van uitzicht. De landschappelijk inpassing van de randweg is vanuit een integraal perspectief voor het gehele tracé gezien. Het landschap wordt niet door een individuele situatie bepaald. In de integrale afweging zit tevens het belang van de individuele situatie ingesloten.

Nader akoestisch onderzoek

Reclamant stelt dat het ontwerp bestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen, aangezien na de datum van terinzagelegging nader akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Deze conclusie is echter onjuist. Het nader akoestisch onderzoek waarnaar wordt gerefereerd betreft een akoestisch onderzoek naar de mogelijkheden van gevelisolatie in het kader van de procedure voor hogere grenswaarde. Dit onderzoek heeft betrekking op de fysieke staat van de gevel en de mogelijkheid om maatregelen te kunnen nemen voor een afdoende reductie van geluid door de gevel, om te kunnen voldoen aan een goed leefklimaat in de woning. Dit staat echter los van de totstandkoming van het bestemmingsplan. In het kader van het bestemmingsplan dient op grond van de Wet geluidhinder bepaald te worden wat de geluidbelasting is op de gevel van de woning. Aan deze waarde wordt getoetst, wat ook heeft plaatsgevonden in het akoestisch onderzoek zoals mede ter visie gelegd bij het ontwerp bestemmingsplan. Daarbij is tevens de leeftijd van de woning niet relevant vanuit het opzicht van het bestemmingsplan. Eventueel benodigde fysieke maatregelen worden inzichtelijk in de procedure voor hogere grenswaarde, niet in het kader van het bestemmingsplan. Zaken van bouwkundige aard zijn in dat laatste kader niet relevant.

Ten aanzien van de bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

17. *Inhoud zienswijze J.H.A. van Dijk en A.J. van Dijk, Wanroijseweg 1, 5443 NE te Haps, hierna te noemen reclamant 17.*

De zienswijze van reclamant 16 richt zich op de volgende aspecten: inspraakreactie herhaald en ingelast, ongunstige beïnvloeding waterhuishouding, inspraak groenstrook, voorbehoud nieuwe inzichten en bezwaren, bezwaar tegen een hogere geluidsgrenswaarde, fijn stof, nut en noodzaak en betere alternatieven.

Overweging

Inspraakreactie herhaald en ingelast

Reclamant geeft aan dat de ingediende inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan als herhaald en ingelast beschouwd dient te worden. Aangezien wij ons niet op een ander standpunt ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling hebben gesteld, blijft onze behandeling van de toentertijd ingediende inspraakreactie onverminderd van toepassing.

Ongunstige beïnvloeding waterhuishouding

Reclamant vreest een ongunstige beïnvloeding van de waterhuishouding als gevolg van de randweg, waardoor ongeplande verdroging dan wel vernatting op kan treden met opbrengstverliezen aan toekomstige oogsten en onaanvaardbare schade aan de natuur tot gevolg. In de Nederlandse wetgeving is het proces van de watertoets verplicht gesteld. Met dit proces worden de waterhuishoudkundige gevolgen van een ontwikkeling inzichtelijk gemaakt, waarbij toetsing door het waterschap plaatsvindt. Dat proces is ook doorlopen in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hiermee zijn de waterhuishoudkundige gevolgen van het project voldoende inzichtelijk gemaakt, waarbij geen onevenredig nadelige effecten voor de waterhuishouding mogen optreden.

Inspraak groenstrook

Reclamant wenst inspraak bij de aanleg van de geplande groenstrook. Dit inrichtingsaspect maakt echter geen deel uit van de bestemmingsplanprocedure, waarop de behandeling van deze zienswijze betrekking heeft. De opmerking van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen. Wij nodigen reclamant uit hierover te zijner tijd contact te zoeken met de gemeente.

Voorbehoud nieuwe inzichten en bezwaren

Reclamant behoudt zich het recht voor om nieuwe inzichten en bezwaren in te dienen na afloop van de bezwaartermijn. Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan, met dien verstande dat het wettelijk niet mogelijk is een ontvankelijke zienswijze tegen het bestemmingsplan in te dienen na afloop van de wettelijke termijn.

Bezwaar tegen een hogere geluidsgrenswaarde

Reclamant uit bezwaren tegen een hogere grenswaarde voor de geluidbelasting. Wij merken hierbij op dat ten behoeve van een hogere grenswaarde een separate wettelijke procedure wordt doorlopen, in het kader waarvan tegen het betreffende besluit de mogelijkheid voor het indienen van grieven openstaat. Het is niet mogelijk om in het kader van de bestemmingsplanprocedure zienswijzen tegen het voorgenomen besluit voor hogere grenswaarde in te dienen.

Aanvullend hierop lichten wij de geluidbelasting op de woning van reclamant toe. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Wanroijseweg 1 bedraagt 52 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De door de wetgever vastgestelde maximaal te ontheffen waarde in buitenstedelijk gebied bedraagt 58 dB. Aan deze waarde wordt wel voldaan. Voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde dient bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. Hierbij is geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige

maatregel betreft. Hiermee wordt ten opzichte van de situatie zonder aanvullende maatregelen voor de woning aan de Wanroijseweg 1 een reductie van 1 dB behaald, waarbij de geluidbelasting op de gevel 51 dB bedraagt. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is beoordeeld als niet doelmatig. Daarnaast is het plaatsen van een scherm beoordeeld als niet doelmatig.

Fijn stof

Reclamant refereert aan de negatieve gevolgen van de uitstoot van fijn stof. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Nut en noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

Betere alternatieven

De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er is daarmee onderschreven dat het gekozen alternatief een goede oplossing is voor de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan gedeeltelijk aan te passen.

18. *Inhoud zienswijze W.M.J.M. van Riet, Kruisstraat 3, 5443 AS te Haps, hierna te noemen reclamant 18.*

De zienswijze van reclamant 18 richt zich op de volgende aspecten: inspraakreactie herhaald en ingelast, ongunstige beïnvloeding waterhuishouding, Inspraak groenstrook, voorbehoud nieuwe inzichten en bezwaren, bezwaar tegen een hogere geluidsgrenswaarde, fijn stof, nut en noodzaak en betere alternatieven.

Overweging

Inspraakreactie herhaald en ingelast

Reclamant geeft aan dat de ingediende inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan als herhaald en ingelast beschouwd dient te worden. Aangezien wij ons niet op een ander standpunt ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling hebben gesteld, blijft onze behandeling van de toentertijd ingediende inspraakreactie onverminderd van toepassing.

Ongunstige beïnvloeding waterhuishouding

Reclamant vreest een ongunstige beïnvloeding van de waterhuishouding als gevolg van de randweg, waardoor ongeplande verdroging dan wel vernatting op kan treden met opbrengstverliezen aan toekomstige oogsten en onaanvaardbare schade aan de natuur tot gevolg. In de Nederlandse wetgeving is het proces van de watertoets verplicht gesteld. Met dit proces worden de waterhuishoudkundige gevolgen van een ontwikkeling inzichtelijk gemaakt, waarbij toetsing door het waterschap plaatsvindt. Dat proces is ook doorlopen in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hiermee zijn de waterhuishoudkundige gevolgen van het project voldoende inzichtelijk gemaakt, waarbij geen onevenredig nadelige effecten voor de waterhuishouding mogen optreden.

Inspraak groenstrook

Reclamant wenst inspraak bij de aanleg van de geplande groenstrook. Dit inrichtingsaspect maakt echter geen deel uit van de bestemmingsplanprocedure, waarop de behandeling van deze zienswijze betrekking heeft. De opmerking van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen. Wij nodigen reclamant uit hierover te zijner tijd contact te zoeken met de gemeente.

Voorbehoud nieuwe inzichten en bezwaren

Reclamant behoudt zich het recht voor om nieuwe inzichten en bezwaren in te dienen na afloop van de bezwaartermijn. Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan, met dien verstande dat het wettelijk niet mogelijk is een ontvankelijke zienswijze tegen het bestemmingsplan in te dienen na afloop van de wettelijke termijn.

Bezwaar tegen een hogere geluidsgrenswaarde

Reclamant uit bezwaren tegen een hogere grenswaarde voor de geluidbelasting. Wij merken hierbij op dat ten behoeve van een hogere grenswaarde een separate wettelijke procedure wordt doorlopen, in het kader waarvan tegen het betreffende besluit de mogelijkheid voor het indienen van grieven openstaat. Het is niet mogelijk om in het kader van de bestemmingsplanprocedure zienswijzen tegen het voorgenomen besluit voor hogere grenswaarde in te dienen.

Aanvullend hierop lichten wij de geluidbelasting op de woning van reclamant toe. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Kruisstraat 3 bedraagt 53 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De door de wetgever vastgestelde maximaal te ontheffen waarde in buitenstedelijk gebied bedraagt 58 dB. Aan deze waarde wordt wel voldaan. Voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde dient bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. Hierbij is geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige

maatregel betreft. Hiermee wordt ten opzichte van de situatie zonder aanvullende maatregelen voor de woning aan de Kruisstraat 3 een reductie van 2 dB behaald, waarbij de geluidbelasting op de gevel 51 dB bedraagt. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is beoordeeld als niet doelmatig. Daarnaast is het plaatsen van een scherm beoordeeld als niet doelmatig.

Fijn stof

Reclamant refereert aan de negatieve gevolgen van de uitstoot van fijn stof. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Nut en noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

Betere alternatieven

De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er is daarmee onderschreven dat het gekozen alternatief een goede oplossing is voor de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

19. *Inhoud zienswijze W.G.M. Lukassen en W.L.M. Boumans, Putselaarstraat 13, 5443 NG te Haps, hierna te noemen reclamant 19.*

De zienswijze van reclamant 19 richt zich op de volgende aspecten: inspraakreactie herhaald en ingelast, andere inrichting parallelweg, ontsluiting van het Broek voor voetgangers, ongunstige beïnvloeding waterhuishouding, inspraak groenstrook, voorbehoud nieuwe inzichten en bezwaren, bezwaar tegen een hogere geluidsgrenswaarde, fijn stof, nut en noodzaak en betere alternatieven.

Overweging

Inspraakreactie herhaald en ingelast

Reclamant geeft aan dat de ingediende inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan als herhaald en ingelast beschouwd dient te worden. Aangezien wij ons niet op een ander standpunt ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling hebben gesteld, blijft onze behandeling van de toentertijd ingediende inspraakreactie onverminderd van toepassing.

Andere inrichting parallelweg

Reclamant verzoekt om een andere inrichting van de parallelweg ter plaatse van de huidige Kruisstraat ter hoogte van de Putselaarstraat. Wij zien hier echter geen aanleiding toe. Het voorgestelde wegontwerp voorziet in een goede bereikbaarheid van de belendende percelen, waarbij een zo logisch mogelijke routekeuze behouden blijft.

Ontsluiting van het Broek voor voetgangers

Reclamant verzoekt om een oversteekplaats voor voetgangers om het achterliggende gebied, het zogeheten 'Broek', bereikbaar te houden. Wij zijn van mening dat met het gekozen wegontwerp de oversteekbaarheid van de randweg voor alle verkeersmodaliteiten voldoende gewaarborgd is. In voorkomend geval kan het zijn dat de af te leggen afstand langer is dan in de bestaande situatie. Er wordt geen specifieke voorziening voor voetgangers gerealiseerd.

Ongunstige beïnvloeding waterhuishouding

Reclamant vreest een ongunstige beïnvloeding van de waterhuishouding als gevolg van de randweg, waardoor ongeplande verdroging dan wel vernatting op kan treden met opbrengstverliezen aan toekomstige oogsten en onaanvaardbare schade aan de natuur tot gevolg. In de Nederlandse wetgeving is het proces van de watertoets verplicht gesteld. Met dit proces worden de waterhuishoudkundige gevolgen van een ontwikkeling inzichtelijk gemaakt, waarbij toetsing door het waterschap plaatsvindt. Dat proces is ook doorlopen in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hiermee zijn de waterhuishoudkundige gevolgen van het project voldoende inzichtelijk gemaakt, waarbij geen onevenredig nadelige effecten voor de waterhuishouding mogen optreden.

Inspraak groenstrook

Reclamant wenst inspraak bij de aanleg van de geplande groenstrook. Dit inrichtingsaspect maakt echter geen deel uit van de bestemmingsplanprocedure, waarop de behandeling van deze zienswijze betrekking heeft. De opmerking van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen. Wij nodigen reclamant uit hierover te zijner tijd contact te zoeken met de gemeente.

Voorbehoud nieuwe inzichten en bezwaren

Reclamant behoudt zich het recht voor om nieuwe inzichten en bezwaren in te dienen na afloop van de bezwaartermijn. Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan, met dien verstande dat het wettelijk niet mogelijk is een ontvankelijke zienswijze tegen het bestemmingsplan in te dienen na afloop van de wettelijke termijn.

Bezwaar tegen een hogere geluidsgrenswaarde

Reclamant uit bezwaren tegen een hogere grenswaarde voor de geluidbelasting. Wij merken hierbij op dat ten behoeve van een hogere grenswaarde een separate wettelijke procedure wordt doorlopen, in het kader waarvan tegen het betreffende besluit de mogelijkheid voor het indienen van grieven openstaat. Het is niet mogelijk om in het kader van de

bestemmingsplanprocedure zienswijzen tegen het voorgenomen besluit voor hogere grenswaarde in te dienen.

Aanvullend hierop lichten wij de geluidbelasting op de woning van reclamant toe. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Putselaarstraat 13 bedraagt 50 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De door de wetgever vastgestelde maximaal te ontheffen waarde in buitenstedelijk gebied bedraagt 58 dB. Aan deze waarde wordt wel voldaan. Voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde dient bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. Hierbij is geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Hiermee wordt ten opzichte van de situatie zonder aanvullende maatregelen voor de woning aan de Putselaarstraat 13 een reductie van 1 dB behaald, waarbij de geluidbelasting op de gevel 49 dB bedraagt. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is beoordeeld als niet doelmatig. Daarnaast is het plaatsen van een scherm beoordeeld als niet doelmatig.

Fijn stof

Reclamant refereert aan de negatieve gevolgen van de uitstoot van fijn stof. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Nut en noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

Betere alternatieven

De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er is daarmee onderschreven dat het gekozen alternatief een goede oplossing is voor de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

20. *Inhoud zienswijze H.T.E. Thoonen, Stokvoortsestraat 3, 5443 PH te Haps, hierna te noemen reclamant 20.*

De zienswijze van reclamant 20 richt zich op de bereikbaarheid van het bedrijf aan de Stokvoortsestraat 3

Overweging

Reclamant geeft aan dat er onduidelijkheid bestaat over de ontsluiting van zijn bedrijf aan de Stokvoortsestraat 3. Wij onderkennen dat zonder aanvullende maatregelen de ontsluiting van het bedrijf tot onevenredige benadeling kan leiden. Wij nemen derhalve in het vast te stellen bestemmingsplan maatregelen op om de bereikbaarheid van het bedrijf van reclamant te garanderen. Er wordt een extra aansluiting van de randweg op De Bengels gerealiseerd, waarmee het bedrijf vanuit die richting te bereiken is zonder grote omrijdafstanden. In samenhang met het tegengaan van sluipverkeer wordt als gevolg van deze extra aansluiting een tractorsluis op De Bengels aangelegd. Op de Stokvoortsestraat wordt een andere fysieke maatregel om sluipverkeer tegen te gaan ter hoogte van het bedrijf van reclamant. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen, maar blijft zijn bedrijf vanuit de richting Rijkevoort bereikbaar.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons aanleiding om het plan aan te passen.

21. *Inhoud zienswijze W.J.J.M. van Osch en A.A.J. van Osch-Willems, Parallelstraat 12, 5443 AE te Haps, hierna te noemen reclamant 21.*

De zienswijze van reclamant 21 richt zich op geluidshinder- en luchtkwaliteitsaspecten.

Overweging

Geluidhinder

Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de gevel van de woning. Echter, voor de woning aan de Parallelstraat 14 wordt in geen enkele situatie de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Het geluidniveau blijft dus binnen de door de wetgever acceptabel geachte waarden.

Luchtkwaliteit

Reclamant refereert aan de negatieve gevolgen van de uitstoot van stikstof. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van NO₂, het zogeheten stikstofdioxide, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van NO₂ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van de grenswaarde van het NO₂-uurgemiddelde (200 µg/m³) maximaal 18 keer per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie NO₂ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 32,61 µg/m³ en voor 2025 25,61 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het NO₂-uurgemiddelde van maximaal 18 keer per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt voor beide rekenjaren 0. Hiermee wordt ruimschoots aan de door de wetgever gestelde normen voldaan.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

22. Inhoud zienswijze gedeputeerde staten van Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC 's Hertogenbosch, hierna te noemen reclamant 22.

De zienswijze van reclamant 22 richt zich op de strijdigheid met Verordening ruimte voor zover het betreft de borging van de invulling van de landschappelijke kwaliteitsverbetering.

Overweging

Reclamant is van mening dat het ontwerp bestemmingsplan ten aanzien van het thema kwaliteitsverbetering van het landschap (op onderdelen) vooralsnog in strijd is met de Verordening ruimte van de provincie. Er ontbreekt een verantwoording van de wijze waarop de ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten in het betreffende gebied. In verband met de invulling van de kwaliteitsverbetering van het landschap (artikel 3.2. Verordening Ruimte 2014) heeft initiatiefnemer schriftelijk op 11 juni 2014 kenbaar gemaakt om € 40.000,-- in te zetten als eerste aanzet voor de uitvoering van het Inrichtingsplan voor een bypass EVZ Duits Lijntje (Rapport, gemeente Cuijk, artikel 2.2. Verordening Ruimte d.d. 15 januari 2014, zie Lijst van documenten, 014, bijlage 7).

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons aanleiding om het plan aan te passen.

23. *Inhoud zienswijze W.J.E. Graat, Sint Hubertseweg 3, 5443 ND te Haps, hierna te noemen reclamant 23.*

De zienswijze van reclamant 23 richt zich op de volgende aspecten: inspraakreactie herhaald en ingelast, noodzaak, financiële haalbaarheid.

Overweging

Inspiraakreactie herhaald en ingelast

Reclamant geeft aan dat de ingediende inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan als herhaald en ingelast beschouwd dient te worden. Aangezien wij ons niet op een ander standpunt ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling hebben gesteld, blijft onze behandeling van de toentertijd ingediende inspraakreactie onverminderd van toepassing.

Noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

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

Eén van de oorzaken van de toenemende verkeersintensiteiten is de komst van het regionaal bedrijventerrein Laarakker. Reclamant geeft aan dat er weinig animo is voor dit bedrijventerrein. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein staat echter niet ter discussie. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein bij de toekomstige ontwikkelingen wordt meegenomen. Het bedrijventerrein is juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door middel van bestemmingsplan 'Regionaal bedrijventerrein Laarakker' (2009), op grond waarvan direct tot realisatie overgegaan kan worden.

Financiële haalbaarheid

Reclamant refereert aangaande de financiële haalbaarheid aan het ontbreken van inzicht in de schade die bedrijven zullen lijden, waarbij een risicoanalyse n/jn dit verband niet ter inzage is gelegd. Eventuele bedrijfsschade, waaronder inkomstenderving en omrijdschade, komen mogelijk voor vergoeding in aanmerking. De provincie is hiervoor de aan te schrijven instantie. De provincie heeft in de totale begroting voor het project middelen gereserveerd om dergelijke schades indien nodig te kunnen vergoeden. Daarmee staat de financiële haalbaarheid niet ter discussie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

24. *Inhoud zienswijze F. van Bergen, Kijkuitpad 2. 5443 AG te Haps, hierna te noemen reclamant 24.*

De zienswijze van reclamant 24 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilos in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau, terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal.

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelinstantie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgaander beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Kijkuitpad 2 bedraagt 42 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gereede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

25. *Inhoud zienswijze B. Blom, Lokkantseweg 2, 5443 PE te Haps, hierna te noemen reclamant 25.*

De zienswijze van reclamant 25 richt zich op de volgende aspecten: horizonvervuiling, geluidshinder, trillingen, lichthinder, fijn stof, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, landbouwverkeer, sluisverkeer en waardevermindering

Overweging

Horizonvervuiling

Reclamant vreest het verlies aan uitzicht als gevolg van de aanleg van de randweg. Er vindt landschappelijk inpassing van de randweg plaats. In het MER is de impact op het landschap uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken. Het college is van mening dat door de landschappelijke inpassing van de randweg geen onevenredige inbreuk wordt gemaakt op het landelijk karakter van het gebied, waardoor er geen sprake is van het volledig wegnemen van uitzicht. De landschappelijk inpassing van de randweg is vanuit een integraal perspectief voor het gehele tracé bezien. Het landschap wordt niet door een individuele situatie bepaald. In de integrale afweging zit tevens het belang van de individuele situatie ingesloten.

Ook geeft reclamant aan onder horizonvervuiling de uitstraling van licht vanwege de lichtmasten te verstaan. Lichthinder als gevolg van lantaarnpalen kan in grote mate weggenomen worden door de keuze voor specifieke armaturen en de plaatsing van de lichtmasten. Hiermee wordt rekening gehouden bij de keuze en plaatsing voor de toe te passen openbare verlichting. Vanuit oogpunt van een verkeersveilige situatie kan het noodzakelijk zijn op sommige plaatsen openbare verlichting aan te brengen.

Geluidshinder

Reclamant vreest de gevolgen van de toename van de geluidsbelasting in de omgeving. Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de gevel van de woning. Hiertoe is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op grond van de Wet geluidhinder dient voorafgaand aan de ontwikkeling de akoestische situatie bepaald te worden. Dit is uiteraard uitsluitend mogelijk door het uitvoeren van berekeningen. De wetgever heeft derhalve bepaald dat toetsing altijd vooraf plaatsvindt op basis van modelmatige berekeningen.

Reclamant wijst erop dat er voor de woning aan de Zoetsmeerweg 8 andere uitkomsten uit de berekeningen komen dan voor de woning van reclamant. Deze constatering is juist, aangezien de verkeersstromen bij de woning Zoetsmeerweg 8 anders zijn dan bij de woning aan de Lokkantseweg 2. Dit heeft onder meer te maken met de ligging van de rotonde met aftakking richting het noordelijk deel van de Zoetsmeerweg en de ligging van de parallelweg bij de woning aan de Zoetsmeerweg 8. Kortgezegd, de geografische positionering ten opzichte van mogelijke bronnen is voor beide objecten anders.

Reclamant vraagt zich af waarom de woning aan de Lokkantseweg 2, evenals nummer 2a, niet is opgenomen in de tabel aangaande de geluidsbelasting als gevolg van fysieke wijzigingen aan de Lokkantseweg. Dit komt doordat de Lokkantseweg ter plaatse van deze huisnummers feitelijk volledig opnieuw wordt aangelegd, in plaats van dat er een fysieke wijziging aan de bestaande weg plaatsvindt. Alle in de tabel genoemde huisnummers zijn gelegen aan een gedeelte van de Lokkantseweg waar uitsluitend wijzigingen aan de bestaande weg plaatsvinden.

De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Lokkantseweg 2 bedraagt als gevolg van de randweg 54 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt als gevolg van de aanleg van de randweg voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De door de wetgever vastgestelde maximaal te ontheffen waarde in buitenstedelijk gebied bedraagt 58 dB. Aan deze waarde wordt wel voldaan. Voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde dient bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden bezien. Hierbij is geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdektype op zowel de randweg als de parallelweg in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Hiermee wordt ten opzichte van de situatie zonder aanvullende maatregelen voor de woning aan de Lokkantseweg 2 een reductie van 1 dB behaald, waarbij de geluidbelasting op de gevel als gevolg van de randweg 53 dB bedraagt. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is beoordeeld als niet doelmatig. Daarnaast is het plaatsen van een scherm beoordeeld als niet doelmatig.

Reclamant merkt op dat niet blijkt van het modelleren van een rotonde. Dit is echter in het berekeningsmodel wel degelijk als zodanig opgenomen, zoals blijkt uit de invoergegevens in bijlage II bij het akoestisch onderzoek. Op de locaties van de toekomstige rotonde is rekening gehouden met de akoestische effecten zoals behorend bij een rotonde.

Voor de woning aan de Lokkantseweg 2 dient een procedure voor hogere grenswaarde te worden doorlopen, waarbij een hogere waarde als gevolg van de randweg van 53 dB wordt vastgesteld. Dit betreft een separate procedure naast de bestemmingsplanprocedure, waartegen in de betreffende procedure de grieven kunnen worden geuit.

Trillingen

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

Lichthinder

De huidige verkeersstructuur in de omgeving van de woning Lokkantseweg 2 maakt via de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg autoverkeer mogelijk. De verkeersintensiteit van deze weg is echter lager dan die van de nieuwe randweg. Dit brengt mogelijk lichthinder met zich mee. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. De werking en afstelling van verlichting dient te voldoen aan APK keuringseisen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen kunnen per individuele casus verschillen, maar er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan maatregelen in de vorm van lage, groenblijvende hagen of andere landschappelijke ingrepen nabij de bron welke het licht van koplampen afvangen.

Fijn stof

Reclamant refereert aan de negatieve gevolgen van de uitstoot van fijn stof. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Verkeersafwikkeling

Vanwege de hoeveelheid verkeer op de Randweg kan niet volstaan worden met een 'standaard' kruispunt waarbij alleen de voorrang geregeld is. Dit zou de oversteekbaarheid

van de Randweg niet ten goede komen. Aanvullende maatregelen in de vorm van een verkeerslichtenregeling, een rotonde of een ongelijkvloerse oplossing zijn noodzakelijk. Gelet op de grote ruimtelijke ingreep in relatie tot de haalbaarheid van gelijkvloerse oplossingen worden nut en noodzaak van een ongelijkvloerse oplossing sterk in twijfel getrokken.

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

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

Verkeersveiligheid

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

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

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

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

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

Landbouwverkeer

Om de routing van het landbouwverkeer in kaart te brengen is in het kader van het MER een Memo landbouwverkeer opgesteld. Er is bezien hoe nieuwe routes zullen ontstaan en waar dit

verkeers(veiligheids)problemen kan opleveren. De parallelwegen zijn te categoriseren als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Deze hebben een voorgeschreven minimale breedte van 4,50 meter. De breedte van de parallelwegen is echter 5,50 meter om de menging van verschillende verkeerssoorten (landbouw, auto- en fietsverkeer) optimaal te faciliteren.

Sluipverkeer

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

Er wordt een extra aansluiting van de randweg op De Bengels gerealiseerd, waarmee het bedrijf aan de Stokvoortsestraat 3 vanuit die richting te bereiken is zonder grote omrijafstanden. In samenhang met het tegengaan van sluipverkeer wordt als gevolg van deze extra aansluiting een tractorsluis op De Bengels aangelegd. Op de Stokvoortsestraat wordt een andere fysieke maatregel om sluipverkeer tegen te gaan ter hoogte van het bedrijf aan de Stokvoortsestraat 3. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen, maar blijft het betreffende bedrijf vanuit de richting Rijkevoort bereikbaar.

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

Tevens is het zo dat de beperkte toename van het sluipverkeer aan de westzijde van Haps niet in verhouding staat tot de grote afname van het verkeer via de N264 in de kern Haps.

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

26. *Inhoud zienswijze familie Kesaulya-Wijers, Lökkantseweg 3, 5443 PE te Haps, hierna te noemen reclamant 16.*

De zienswijze van reclamant 26 richt zich op het aspect waardevermindering.

Overweging

Waardevermindering

Waardevermindering van het woonhuis als gevolg van een planologische maatregel komt mogelijk in aanmerking voor vergoeding van planschade. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologische situatie en de maximale invulling van de nieuwe planologische situatie te vergelijken. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een ieder is vrij om een planschadeverzoek in te dienen. De aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan gericht worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college neemt een besluit over de aanvraag. Dit besluit komt voort uit een onafhankelijk planschadeadvies dat wordt opgesteld door een door de gemeente in te stellen onafhankelijke planschadecommissie.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

27. *Inhoud zienswijze T. Weemen en M. Romme, Parallelstraat 22b, 5443 AE te Haps, hierna te noemen reclamant 27.*

De zienswijze van reclamant 19 richt zich op de volgende aspecten tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilos in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau, terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal.

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgaander beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsp perceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Parallelstraat bedraagt 45 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden bezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gerede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

28. *Inhoud zienswijze E. Gerrits, Parallelstraat 38, 5443 AE te Haps, hierna te noemen reclamant 28.*

De zienswijze van reclamant 28 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilo's in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en het terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgravender beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat $L_{day-evening-night}$ (L_{den}) in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Parallelstraat 38 bedraagt 44 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gerede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor 2025 $23,82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

29. *Inhoud zienswijze W. Vrolijk, Kijkuitpad 1. 5443 AG te Haps, hierna te noemen reclamant 29.*

De zienswijze van reclamant 29 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilos in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en het terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgaander beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilos in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilos en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilos, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Kijkuitpad 1 bedraagt 47 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden bezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gerede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

30. *Inhoud zienswijze M.A.C. van den Boogaart – van Rossum, Parallelstraat 24, 5443 AE te Haps, hierna te noemen reclamant 30.*

De zienswijze van reclamant 30 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilos in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en het terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgravender beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Parallelstraat 24 bedraagt 44 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gereede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

31. Inhoud zienswijze J.P.M. Rongen, Zoetsmeerweg 3a, 5443 NH te Haps, hierna te noemen reclamant 31.

De zienswijze van reclamant 31 richt zich op geluidsaspecten en op horizonvervuiling.

Overweging

Geluidhinder

Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de gevel van de woning. De geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Zoetsmeerweg 3a bedraagt 49 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De door de wetgever vastgestelde maximaal te ontheffen waarde in buitenstedelijk gebied bedraagt 58 dB. Aan deze waarde wordt wel voldaan. Voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde dient bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. Hierbij is geconcludeerd dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Hiermee wordt ten opzichte van de situatie zonder aanvullende maatregelen voor de woning aan het Zoetsmeerweg 3a een reductie van 1 dB behaald, waarbij de geluidbelasting op de gevel 48 dB bedraagt. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is beoordeeld als niet doelmatig. Daarnaast is het plaatsen van een scherm beoordeeld als niet doelmatig.

Voor de woning aan het Kijkuitpad dient een procedure voor hogere grenswaarde te worden doorlopen, waarbij een hogere waarde van 49 dB wordt vastgesteld. Dit betreft een separate procedure naast de bestemmingsplanprocedure. In het hiernavolgende komen wij daar nog op terug.

Vanwege de reconstructie van de Zoetsmeerweg is bepaald of en zo ja, voor welke woningen een hogere grenswaarde vastgesteld moet worden als gevolg van fysieke wijzigingen aan de weg. Voor de woning Zoetsmeerweg 3a geldt dat een hogere grenswaarde van 56 dB vastgesteld moet worden. Hierbij is reeds rekening gehouden met doelmatige maatregelen.

Horizonvervuiling

Reclamant vreest het verlies aan uitzicht als gevolg van de aanleg van de randweg. Er vindt landschappelijk inpassing van de randweg plaats. In het MER is de impact op het landschap uitvoerig aan bod gekomen. Op basis van de informatie uit het MER is het mogelijk een afgewogen keuze te maken. Het college is van mening dat door de landschappelijke inpassing van de randweg geen onevenredige inbreuk wordt gemaakt op het landelijk karakter van het gebied, waardoor er geen sprake is van het volledig wegnemen van uitzicht. De landschappelijk inpassing van de randweg is vanuit een integraal perspectief voor het gehele tracé gezien. Het landschap wordt niet door een individuele situatie bepaald. In de integrale afweging zit tevens het belang van de individuele situatie ingesloten.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

32. *Inhoud zienswijze N. Geurts, Kijkuitpad 2a, 5443 AG te Haps, hierna te noemen reclamant 32.*

De zienswijze van reclamant 32 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilo's in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en het terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal.

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgravender beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsp perceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Kijkuitspad 2a bedraagt 41 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden bezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gerede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor 2025 $23,82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

33. Inhoud zienswijze J. Peters, Parallelstraat 47, 5443 AE te Haps, hierna te noemen reclamant 33.

De zienswijze van reclamant 33 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilos in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en het terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal.

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgaander beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} .

De woning van reclamant is gelegen aan de Parallelstraat 47. De afstand van deze woning tot de randweg bedraagt meer dan de wettelijke geluidzone van de weg (250 meter). Op grond daarvan is geen berekening gemaakt van de geluidbelasting op de gevel van de woning van reclamant. Een exacte geluidbelasting voor de betreffende woning valt derhalve niet aan te geven. Er kan wel iets gezegd worden over de geluidbelasting in de directe omgeving van de woning van reclamant. Recht tegenover deze woning is Parallelstraat 30 gelegen. Deze laatstgenoemde woning ligt nog wel binnen de wettelijke geluidzone van de randweg. Derhalve zijn er wel berekeningen voor de gevelbelasting van laatstgenoemde woning gemaakt. De hoogst berekende geluidbelasting op de (achter)gevel van de woning aan het Parallelstraat 30 bedraagt 45 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gereede aanwijzingen op grond

waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

34. *Inhoud zienswijze E. van Kuppeveld, Kijkuitpad 1a, 5443 AG te Haps, hierna te noemen reclamant 34.*

De zienswijze van reclamant 34 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilo's in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau, terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal en landbouwverkeer.

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelinstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgravender beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Kijkuitpad 1a bedraagt 42 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gerede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Landbouwverkeer

Reclamant geeft aan dat zij van oordeel is dat alle landbouwverkeer door de kern Haps moet rijden, vanwege het ontbreken van een oversteek voor landbouwvoertuigen. Om de routing van het landbouwverkeer in kaart te brengen is in het kader van het MER een Memo landbouwverkeer opgesteld. Er is bezien hoe nieuwe routes zullen ontstaan en waar dit verkeers(veiligheids)problemen kan opleveren. De parallelwegen zijn te categoriseren als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Deze hebben een voorgeschreven minimale breedte van 4,50 meter. De breedte van de parallelwegen is echter 5,50 meter om de menging van verschillende verkeerssoorten (landbouw, auto- en fietsverkeer) optimaal te faciliteren.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

35. *Inhoud zienswijze E. Stoffer, De Overweg 6, 5443 NZ te Haps, hierna te noemen reclamant 35.*

De zienswijze van reclamant 35 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilo's in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelinstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgravender beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsp perceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} .

De woning van reclamant is gelegen aan De Overweg 6. De afstand van deze woning tot de randweg bedraagt meer dan de wettelijke geluidzone van de weg (250 meter). Op grond daarvan is geen berekening gemaakt van de geluidbelasting op de gevel van de woning van reclamant. Een exacte geluidbelasting voor de betreffende woning valt derhalve niet aan te geven. Er kan wel iets gezegd worden over de geluidbelasting in de directe omgeving van de woning van reclamant. Schuin tegenover deze woning is Parallelstraat 22 gelegen. Deze laatstgenoemde woning ligt nog wel binnen de wettelijke geluidzone van de randweg. Derhalve zijn er wel berekeningen voor de gevelbelasting van laatstgenoemde woning gemaakt. De hoogst berekende geluidbelasting op de (achter)gevel van de woning aan het Parallelstraat 22 bedraagt 45 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gereede aanwijzingen op grond

waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

36. *Inhoud zienswijze P. Hurkens, Kijkuitpad 2b, 5443 AG te Haps, hierna te noemen reclamant 36.*

De zienswijze van reclamant 36 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilos in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en het terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal.

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgravender beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Kijkuitpad 2a bedraagt 43 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gerede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

37. *Inhoud zienswijze C. Verschuren, Kijkuitpad 6, 5443 AG te Haps, hierna te noemen reclamant 37.*

De zienswijze van reclamant 37 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilos in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelinstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgaander beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Kijkuitpad 6 bedraagt 48 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gerede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

38. *Inhoud zienswijze A.H.J. Venhuizen, Kijkuitpad 3, 5443 AG te Haps, hierna te noemen reclamant 38.*

De zienswijze van reclamant 19 richt zich op de volgende aspecten: geluidsoverlast, aantasting woongenot, faunapassage, doorsnijding Duits Lijntje, besluitvorming, nut en noodzaak.

Overweging

Geluidsoverlast

Het is evident dat er een toename plaatsvindt van de geluidbelasting op de gevel van de woning. Echter, voor de woning aan Kijkuitpad 3 wordt in geen enkele situatie de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De berekende geluidbelasting op de gevel bedraagt 43 dB. Het geluidniveau blijft dus binnen de door de wetgever acceptabel geachte waarden.

Reclamant verwacht weerkaatsing van geluid als gevolg van extra bebouwing aan de overzijde van de randweg. Niet geheel duidelijk is waarop reclamant exact doelt. De afstand tussen de woning van reclamant en de randweg bedraagt reeds circa 190 meter. De breedte van het ruimtebeslag van de randweg ter plaatse bedraagt circa 30 meter. De afstand tussen mogelijke nieuwe bebouwing aan de overzijde van de randweg en de woning van reclamant bedraagt daarmee minimaal 220 meter. Daarbij ligt er bestaande bebouwing (naastgelegen woningen) tussen de woning van reclamant en de randweg, wat zorgt voor een afschermende werking. Van een zodanig significant akoestisch effect dat de voorkeursgrenswaarde ter plaatse wordt overschreden kan derhalve geen sprake zijn.

Reclamant merkt op dat niet blijkt van het modelleren van een rotonde. Dit is echter in het berekeningsmodel wel degelijk als zodanig opgenomen, zoals blijkt uit de invoergegevens in bijlage II bij het akoestisch onderzoek. Op de locaties van de toekomstige rotonde is rekening gehouden met de akoestische effecten zoals behorend bij een rotonde.

Aantasting woongenot

Reclamant betreurt het dat uitsluitend naar de economische aspecten van vermindering van het woongenot is gekeken. Wij zijn van oordeel dat wij alle objectief meetbare aspecten ten aanzien van het woongenot in voldoende mate inzichtelijk hebben gemaakt en hebben afgewogen, zowel vanuit milieutechnisch als financieel oogpunt. Daarbij wordt aan de gestelde normen voldaan en er wordt een mogelijkheid geboden om voor vergoeding in aanmerking komende schade aan te vragen.

Faunapassage

Reclamant geeft aan dat ter hoogte van het Duits Lijntje een kleine faunapassage niet voldoet en dat daar meer aandacht aan geschonken dient te worden. Bij het ontwerp en de aanleg van de faunapassage wordt zorggedragen voor een voldoende gedimensioneerde oplossing om de vleermuizen gebruik te kunnen laten maken van de vastgestelde vliegroutes.

Doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van de doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Besluitvorming

Reclamant heeft bezwaren ten aanzien van het doorlopen besluitvormingstraject. Daarbij wordt onder meer aangehaald dat de gemeenteraad voor een ander tracé heeft gekozen dan de provincie. In zekere zin klopt deze constatering wel, echter daarbij dient aangetekend te worden dat dit het vroege stadium van het traject aangaat. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de

bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Nut en noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

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

Eén van de oorzaken van de toenemende verkeersintensiteiten is de komst van het regionaal bedrijventerrein Laarakker. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein staat niet ter discussie. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein bij de toekomstige ontwikkelingen wordt meegenomen. Het bedrijventerrein is juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door middel van bestemmingsplan 'Regionaal bedrijventerrein Laarakker' (2009), op grond waarvan direct tot realisatie overgegaan kan worden.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

39. *Inhoud zienswijze G. Nabuurs, Parallelstraat 32, 5443 AE te Haps, hierna te noemen reclamant 39.*

De zienswijze van reclamant 19 richt zich op de volgende aspecten: tracékeuze, natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd, MER-plangebied te klein c.q. beperkt, randweg lost niets op, geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje, rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen, kosten uitkopen bedrijven en planschades, sleufsilo's in akoestisch onderzoek, geluidbelasting en mitigerende maatregelen, twijfels onafhankelijkheid adviesbureau en het terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Overweging

Tracékeuze

Reclamant wijst op de ondemocratische keuze voor het tracé, waarbij de provincie kiest voor tracé 2, terwijl de gemeenteraad de voorkeur voor tracé 1 heeft uitgesproken. De ontwikkeling betreft de aanleg van een provinciale weg. De beslissingsbevoegdheid voor de tracékeuze ligt derhalve in eerste aanleg bij de provincie. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met de keuze van de provincie en heeft daartoe formeel de bereidheid getoond mee te werken door de bestemmingsplanprocedure te starten. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie wordt deze overeenstemming ook bevestigd.

Natuurwaarden niet voldoende beschreven en ondergewaardeerd

Reclamant is van mening dat de natuurwaarden in het gebied niet in voldoende mate zijn beschreven en dat de aanwezige natuurwaarden sterk ondergewaardeerd worden. Wij delen deze mening niet. Er heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van de aanleg van de randweg. Hierbij is eveneens het Duits Lijntje beschouwd. Daar waar nodig worden aanvullende ecologische maatregelen gerealiseerd, zoals faunapassages voor dassen en voor vleermuizen. Op basis van het ecologisch onderzoek bestaat er voldoende inzicht in de natuurwaarden binnen het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.

MER-plangebied te klein c.q. beperkt

Reclamant is van mening dat het MER-plangebied te klein c.q. te beperkt is gekozen. Wij delen dit oordeel niet. De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er bestaat vanuit de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps, geen noodzaak om de reikwijdte van het project te vergroten of meer alternatieven te onderzoeken. Wellicht ten overvloede melden wij hierbij tevens dat het MER geen onderwerp van discussie is in de procedure van het ontwerp bestemmingsplan.

Randweg lost niets op

Reclamant stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de randweg niets oplost, maar dat de provincie op een ander schaalniveau had moeten kijken. Wij delen deze visie niet. De randweg lost wel degelijk iets op, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps. Dit laat onverlet dat verkeersmaatregelen op meer (boven)regionaal niveau ook bijdraagt aan de oplossing van andere problematiek.

Geen compensatie doorsnijding Duits Lijntje

Reclamant uit zijn grieven ten aanzien van het uitblijven van compensatie voor doorsnijding van het Duits Lijntje. De keuze voor een doorsnijding van het Duits Lijntje vloeit voort uit de situering van de weg in het gebied. De toeristisch recreatieve functie van het Duits Lijntje wordt niet onevenredig aangetast, daar deze route bereikbaar blijft, zij het via een omweg.

Rotonde aansluiting Oeffeltseweg vervallen

De rotonde bij de aansluiting van de Oeffeltseweg is in de eerste inzichten in het MER beschouwd. Op basis van de tracékeuze in het MER is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Daarbij is ook het civieltechnisch ontwerp verder geoptimaliseerd. Uit deze

optimalisatieslag is een aansluiting in de vorm van een kruispunt met een verkeersregelininstallatie ("stoplichten") de meest optimale uitwerking gebleken.

Kosten uitkopen bedrijven en planschades

Reclamant betwijfelt of er in het MER afdoende is gekeken naar de financiële consequenties van de verschillende tracés. Wij zijn van oordeel dat dit onderdeel voldoende aandacht heeft gekregen in het MER. Daarin is per alternatief een beschouwing gemaakt van de totale kosten van aanleg, aankoop van gronden en schades als gevolg van de plannen. Ook in het advies van de Commissie m.e.r. is geen nadere opmerking gemaakt over de noodzaak tot een diepgravender beschouwing van de financiële consequenties van de verschillende alternatieven. Op grond daarvan concluderen wij dat de Commissie m.e.r. dit thema als voldoende inzichtelijk heeft beschouwd.

Sleufsilo's in akoestisch onderzoek

Reclamant is van mening dat de recent gebouwde sleufsilo's en bebouwing op het bedrijfsperceel van grote invloed is op de akoestische berekeningen. Niet alleen ten aanzien van de genoemde sleufsilo's, maar ten aanzien van alle bestaande bebouwing wordt gesteld dat alle voor het akoestisch model relevante bebouwing en verharding is ingevoerd in het akoestisch rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Geluidbelasting en mitigerende maatregelen

Reclamant vraagt inzicht in de geluidbelasting als gevolg van de randweg, voor zowel de dag-avond- als nachtperiode. Deze uitsplitsing naar diverse dagdelen is in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder niet relevant. Conform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze wet met betrekking tot de geluidbelasting van de weg de Europese dosismaat L day-evening-night (L_{den}) in dB te worden bepaald. In het hiernavolgende wordt derhalve een beschrijving gegeven van de waarde L_{den} . De hoogst berekende geluidbelasting op de gevel van de woning aan het Parallelstraat 32 bedraagt 45 dB (inclusief aftrek volgens artikel 110g wet geluidhinder). Hiermee wordt voor deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Een hogere grenswaarde hoeft voor deze woning niet verleend te worden. Van eventuele (aanvullende) maatregelen is derhalve voor de betreffende woning geen sprake.

Indien een hogere grenswaarde wel aan de orde zou zijn geweest, dient voorafgaand aan het verlenen van een hogere grenswaarde bepaald te worden welke maatregelen genomen kunnen worden, voor zover deze doelmatig zijn. De doelmatigheid wordt beoordeeld aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld een ander (stiller) type wegdekverharding) te worden beschouwd, waarna eventueel maatregelen in de overdracht (zoals wallen of geluidsschermen) worden gezien. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is geconcludeerd dat voor de situaties waarin wel een hogere grenswaarde verleend dient te worden, dat het toepassen van een stiller wegdektype in de vorm van steen asfalt mastiek (SMA) een doelmatige maatregel betreft. Het toepassen van een stil wegdektype in de vorm van een zogeheten dunne deklaag B is voor alle situaties met een hogere grenswaarde beoordeeld als niet doelmatig, evenals dat het plaatsen van een scherm is beoordeeld als niet doelmatig.

Twijfels onafhankelijkheid adviesbureau

Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van adviesbureau Kragten, aangezien dit bureau de afgelopen jaren al vele opdrachten heeft uitgevoerd. Het bureau wordt als onvoldoende onafhankelijk gekwalificeerd en de verschillende rapporten dienen te worden herzien. Deze kwalificatie nemen wij voor kennisgeving aan. Er zijn geen gerede aanwijzingen op grond waarvan de onafhankelijkheid van het adviesbureau in twijfel getrokken moet worden. Het bureau draagt geen ontwikkelings- dan wel ondernemersrisico ten aanzien van de afloop van de procedure, noch zijn zij partij in de uitvoering van de ontwikkeling. Van objectief vastgestelde grove fouten is niets gebleken.

Terugdringen fijnstofuitstoot door aarden wal

Reclamant stelt voor de fijnstofuitstoot richting de kern Haps verder terug te dringen door de aanleg van een aarden wal, welke tevens een functie kan hebben in het terugdringen van geluid. Wij waarderen deze positieve insteek in het meedenken door reclamant. De voorgestelde maatregel is echter niet geheel noodzakelijk dan wel haalbaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM_{10} , het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} ten hoogste $40 \mu g/m^3$ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 $25,42 \mu g/m^3$ en voor 2025 $23,82 \mu g/m^3$ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025. Er bestaat derhalve geen noodzaak voor het verder terugdringen van fijnstofuitstoot, waarmee de ingreep vanuit deze optiek niet doelmatig is. Daarnaast betekent de aanleg van een aarden wal in het landschap een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke inpassing van de randweg, wat een randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling. Het huidige landschap heeft een open karakter, wat wij daar waar mogelijk willen behouden dan wel versterken. Een aarden wal doet ons inziens afbreuk aan deze randvoorwaarde.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

40. *Inhoud zienswijze Buurtschap Haps-Zuid, diverse bewoners, pa Putselaarstraat 13, 5443 NG Haps, hierna te noemen reclamant 40.*

De zienswijze van reclamant 40 richt zich op de volgende aspecten: inspraakreactie herhaald en ingelast, ongunstige beïnvloeding waterhuishouding, inspraak groenstrook, voorbehoud nieuwe inzichten en bezwaren, bezwaar tegen een hogere geluidsgrenswaarde, fijn stof, nut en noodzaak en betere alternatieven.

Overweging

Inspraakreactie herhaald en ingelast

Reclamant geeft aan dat de ingediende inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan als herhaald en ingelast beschouwd dient te worden. Aangezien wij ons niet op een ander standpunt ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling hebben gesteld, blijft onze behandeling van de toentertijd ingediende inspraakreactie onverminderd van toepassing.

Ongunstige beïnvloeding waterhuishouding

Reclamant vreest een ongunstige beïnvloeding van de waterhuishouding als gevolg van de randweg, waardoor ongeplande verdroging dan wel vernatting op kan treden met opbrengstverliezen aan toekomstige oogsten en onaanvaardbare schade aan de natuur tot gevolg. In de Nederlandse wetgeving is het proces van de watertoets verplicht gesteld. Met dit proces worden de waterhuishoudkundige gevolgen van een ontwikkeling inzichtelijk gemaakt, waarbij toetsing door het waterschap plaatsvindt. Dat proces is ook doorlopen in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hiermee zijn de waterhuishoudkundige gevolgen van het project voldoende inzichtelijk gemaakt, waarbij geen onevenredig nadelige effecten voor de waterhuishouding mogen optreden.

Inspraak groenstrook

Reclamant wenst inspraak bij de aanleg van de geplande groenstrook. Dit inrichtingsaspect maakt echter geen deel uit van de bestemmingsplanprocedure, waarop de behandeling van deze zienswijze betrekking heeft. De opmerking van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen. Wij nodigen reclamant uit hierover te zijner tijd contact te zoeken met de gemeente.

Voorbehoud nieuwe inzichten en bezwaren

Reclamant behoudt zich het recht voor om nieuwe inzichten en bezwaren in te dienen na afloop van de bezwaartermijn. Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan, met dien verstande dat het wettelijk niet mogelijk is een aanvankelijke zienswijze tegen het bestemmingsplan in te dienen na afloop van de wettelijke termijn.

Bezwaar tegen een hogere geluidsgrenswaarde

Reclamant uit bezwaren tegen een hogere grenswaarde voor de geluidbelasting. Wij merken hierbij op dat ten behoeve van een hogere grenswaarde een separate wettelijke procedure wordt doorlopen, in het kader waarvan tegen het betreffende besluit de mogelijkheid voor het indienen van grieven openstaat. Het is niet mogelijk om in het kader van de bestemmingsplanprocedure zienswijzen tegen het voorgenomen besluit voor hogere grenswaarde in te dienen.

Fijn stof

Reclamant refereert aan de negatieve gevolgen van de uitstoot van fijn stof. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Hierbij is de uitstoot van PM₁₀, het zogeheten fijn stof, bepaald. De wetgever heeft bepaald dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ ten hoogste 40 µg/m³ mag bedragen en een overschrijding van het 24-uursgemiddelde maximaal 35 dagen per jaar mag voorkomen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de hoogst berekende waarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ op de rekenpunten langs het gehele tracé voor het rekenjaar 2015 25,42 µg/m³ en voor 2025 23,82 µg/m³ bedraagt. De norm wordt in geen enkel geval overschreden. Ook de norm voor het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde van maximaal 35 dagen per jaar wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingen bedraagt respectievelijk 20 dagen in 2015 en 16 dagen in 2025.

Nut en noodzaak

Reclamant geeft aan dat er geen noodzaak is om de randweg op dit moment aan te leggen. Het college stelt zich op hetzelfde standpunt zoals reeds in de beantwoording op inspraak is gegeven. Wij zijn van oordeel dat met de beschrijving van de noodzaak zoals opgenomen in het MER, voldoende inzichtelijk is gemaakt dat nut en noodzaak van de aanleg van de randweg om de kern Haps aanwezig is. Dit oordeel wordt door de Commissie m.e.r. in haar advies van 19 december 2013 niet ter discussie gesteld. In de korte tussenliggende periode is ons de noodzaak niet gebleken om dit standpunt te heroverwegen.

Betere alternatieven

De Commissie m.e.r. heeft zowel de startnotitie van de m.e.r.-procedure als de rapportage in het MER beoordeeld, waarbij tevens is gekeken naar een voldoende alternatievenafweging. Hierop heeft de commissie geoordeeld dat dit in voldoende mate heeft plaatsgevonden. Er is daarmee onderschreven dat het gekozen alternatief een goede oplossing is voor de aanleiding van het project, namelijk de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps.

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

41. Inhoud zienswijze Tennisvereniging De Zoetsmeer, L van de Groes, Beerseweg 4b, 5443 BE Haps, hierna te noemen reclamant 41.

De zienswijze van reclamant 41 richt zich op de aanleg van een fiets-loopbrug en de verdiepte aanleg van de randweg.

Overweging

Fiets-loopbrug

Reclamant vraagt aandacht voor een verkeersveilige oversteek voor fietsers en voetgangers. Met de voorgestelde verkeersstructuur en kruisingen is een veilige verkeersroute naar de tennisbanen gewaarborgd. De weg voldoet aan algemene veiligheidseisen. Het aanleggen van een fiets- en/of loopbrug achten wij derhalve niet noodzakelijk.

Verdiepte aanleg randweg

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

Conclusie

De door reclamant ingebrachte opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding om het plan aan te passen.

Eindconclusie

Ontvankelijkheid

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft met ingang van 19 maart 2014 gedurende zes weken, derhalve tot en met 29 april 2014 ter inzage gelegen. De onder 1 tot en met 37 vermelde zienswijzen zijn tijdig ingediend en voldoen tevens aan de overige indieningsvereisten zodat de zienswijzen bij de besluitvorming kunnen worden betrokken.

De onder 38 tot en met 41 zijn op 30 april 2014 respectievelijk 1 mei 2014 ontvangen. Gelet op het bepaalde in artikel 6:9, lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht kan worden gesteld dat deze zienswijze eveneens tijdig zijn ingediend en tevens voldoen tevens aan de overige indieningsvereisten zodat de zienswijzen eveneens bij de besluitvorming kunnen worden betrokken.

23, 24, 27 en 33

Beoordeling

De onder 1, 3 tot en met 8, 10 tot en met 12, 16 tot en met 19, 21 en 23 tot en met 41 genoemde zienswijzen zijn ongegrond.

De onder 2, 9, 13, 14 en 15 genoemde zienswijzen zijn deels gegrond.

De onder 20 en 22 genoemde zienswijzen zijn gegrond.

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing en wijziging van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan dient derhalve gewijzigd te worden vastgesteld.

Ambtshalve overwegingen

Mer-traject.

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

Met betrekking tot de aanbevelingen wordt het volgende opgemerkt:

Advies 1.

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

Opmerking:

In relatie tot de aanleg van de randweg zal mede aan de hand van de actuele en de verwachte ontwikkelingen van het verkeer dat door RBL gegenereerd wordt, monitoring van het wegverkeer plaatsvinden. In de toekomst zal worden gezien of verkeersontwikkelingen aanleiding vormen voor nadere maatregelen.

Advies 2.

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

Opmerking:

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

Advies 3.

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

Opmerking:

Wij hebben een 3D-visualisatie van de ligging van de aan te leggen weg in het gebied opgesteld. Deze zal o.a. op de gemeentelijke website worden gepresenteerd. Hiermee is inzichtelijk gemaakt op welke wijze de weg is ingepast in het gebied. Het gedeelte tussen de Sint Hubertseweg en de Zoetsmeerweg is omzoomd met bomen. Het gedeelte tussen de Zoetsmeerweg en de aansluiting op de Oeffeltseweg ligt in een open landschap. Voor zover de grondwaterstand dit toelaat wordt dit gedeelte zo veel mogelijk op maaiveldniveau gelegd. In verband met de landschappelijke openheid worden hier geen bomen geplant.

Advies 4.

In het kader van de verdere besluitvorming adviseert de Commissie mitigerende maatregelen

voor het gekozen alternatief gedetailleerd te omschrijven en de effecten daarvan in beeld te brengen. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Opmerking:

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

Aanvullend op het wettelijk kader is reeds rekening gehouden met Swung II. Dit leidt tot enkele aanvullende maatregelen. Ter hoogte van de woningen Zoetsmeerweg 8 en Kruisstraat 2 worden geluidsschermen geplaatst. Daarnaast worden de geluidswerende voorzieningen voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, berekend op basis van de geluidsniveau's van Swung II. Daarnaast wordt voor de woning die met toepassing van Swung II een geluidsbelasting ondervindt die tegen het maximaal toelaatbare geluidsniveau aan zit (de woning Wanroyseweg 1a) eveneens een geluidsschermer gerealiseerd zodat de meest schrijnende situaties worden aangepakt.

Lijst van wijzigingen; Wijzigingen n.a.v. zienswijzen

Toelichting

Naar aanleiding van zienswijzen 13, 14 en 15 is het onderzoek naar stikstofdepositie voorzien van een oplegnotitie. Paragraaf 5.3.2 wordt aangepast aan de hand van de oplegnotitie stikstofdepositie, waarin op basis van het ruimtebeslag van het vast te stellen bestemmingsplan is bepaald wat het areaal landbouwgrond (in de diverse gebruiksvormen) is, wat uit productie wordt genomen.

Naar aanleiding van zienswijze 22 wordt in paragraaf 4.2.4 van de toelichting een nadere beschrijving opgenomen op welke wijze invulling wordt gegeven aan de kwaliteitsverbetering van het landschap ingevolge artikel 3.2 van de Verordening ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant.

Planregels:

Naar aanleiding van zienswijze 2 zijn de volgende wijzigingen in de planregels opgenomen.

Artikel 1: het begrip 'inrit' wordt toegevoegd.

Artikel 6.1 onder i: de zinsnede 'behoud van' wordt verwijderd ten behoeve van het mogelijk maken van nieuwe kavelontsluitingen binnen de bestemming 'Groen'. Aan sub i wordt het begrip 'inritten' toegevoegd.

Verbeelding:

Naar aanleiding van zienswijze 20 is een extra (tijdelijke) ontsluiting van De Bengels op de randweg planologisch mogelijk gemaakt. Deze ontsluiting is bestemd als 'Verkeer - Wegverkeer'. Het daartoe benodigde ruimtebeslag is opgenomen aan de hand van een voorlopig civieltechnisch ontwerp van de weg, waarbij enige ruimte voor flexibiliteit is gelaten om de uiteindelijke uitvoering invulling te kunnen geven, zonder dat daartoe een separate planologische procedure benodigd is.

Bijlage 10: Onderzoek stikstofdepositie

Naar aanleiding van zienswijzen 13, 14 en 15 is het onderzoek naar stikstofdepositie herzien. In een oplegnotitie wordt de herberekening van stikstofdepositie weergegeven, waarbij de uitgangspunten van het uit productie te nemen landbouwareaal zijn gehanteerd op basis van het definitief ontwerp in combinatie met de vastgestelde bestemmingsplangrenzen.

Bijlage 10a: Oplegnotitie stikstofdepositie

De resultaten van de herberekening van stikstofdepositie zijn weergegeven in een oplegnotitie, weke als bijlage 10a aan de toelichting wordt toegevoegd.

Lijst van wijzigingen; Ambtshalve wijzigingen

Toelichting

In hoofdstuk 6.3 wordt een beschrijving van de bestemming 'Bedrijf- Nutsvoorziening' toegevoegd.

De beschrijving van de maatschappelijke uitvoerbaarheid in hoofdstuk 7.2 wordt aangepast aan de hand van de procedurefase waarin het bestemmingsplan zich bevindt.

De teksten die betrekking hebben op de Verordening Ruimte en de ontwerp-Verordening Ruimte (paragraaf 4.2.3. en 4.2.4.) zijn samengevoegd in verband met de inwerkingtreding van de Verordening Ruimte 2014.

Paragraaf 4.2.3. tot en met 4.2.6. wordt hernummerd in verband met de samenvoeging van de paragrafen 4.2.3 en 4.2.4.

Planregels:

Artikel 1.1: de publicatieversie ON01 wordt aangepast naar VA01.

Het bestemmingsartikel 'Bedrijf – Nutsvoorziening' wordt ingevoegd ten behoeve van het transformatorhuis ter hoogte van de voormalige kruising van de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg. Hierdoor wordt de nummering van de artikelen 6 en verder zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan met 1 opgehoogd, derhalve artikel 7 e.v.

Artikel 6.3.1 aanhef: de opgenomen verwijzing wordt aangepast naar het juiste artikelnummer.

Artikel 8.3.1 aanhef: de opgenomen verwijzing wordt aangepast naar het juiste artikelnummer.

Artikel 18: de benamingen van de diverse gebiedsaanduidingen worden in overeenstemming gebracht met de verbeelding en de vereisten vanuit SVBP2012.

Artikel 18.6 en 18.7: verwijderd, aangezien de opgenomen gebiedsaanduidingen niet binnen het plangebied zijn gesitueerd.

Verbeelding

De fietspaden zijn binnen de bestemming 'Groen' opgenomen om meer flexibiliteit qua ligging te bewerkstelligen.

De plangrens is verruimd ter hoogte van het wegvak tussen de rotonde bij de Zoetsmeerweg en de aansluiting bij RBL. De toegevoegde gronden hebben de bestemming 'Agrarisch' gekregen, waarbinnen het aanleggen van zandpaden ten behoeve van de bereikbaarheid van belendende agrarische percelen mogelijk is gemaakt.

Het in het civieltechnisch ontwerp opgenomen transformatorhuisje ter hoogte van de voormalige kruising van de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg is bestemd als 'Bedrijf – Nutsvoorziening'.

Ter hoogte van de aansluiting van de parallelweg op de hoofdrijbaan (de rotonde Zoetsmeerweg / Lokkantseweg en de rotonde Sint Hubertseweg) is het bestemmingsvlak 'Verkeer - Wegverkeer' zodanig aangepast dat een zo vloeiend mogelijke overgang is gemaakt waar het extra ruimtebeslag van 1 meter van de parallelweg aansluit op het extra ruimtebeslag van 2 meter van de hoofdrijbaan.

De gebiedsaanduiding 'Overige zone – bebouwingsconcentratie' is uit de legenda verwijderd, aangezien deze niet binnen het plangebied is gelegen.

Het dubbelbestemmingsvlak 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' is tevens toegekend aan de zakelijk recht-zone behorende bij de hoogspanningsverbinding welke is gelegen ter plaatse van de gronden met de bestemming 'Natuur'.

De bestemmingsplangrens is aangepast ter plaatse van de aansluiting van de randweg op de bestaande Schuttersweg. De plangrens is alhier meer in overeenstemming gebracht met het definitief ontwerp van de weg en het daarbij behorende ruimtebeslag, dat minder groot is gebleken dan op grond van het voorlopig ontwerp is ingeschat.

Aan de resterende groenstrook ter plaatse van de kruising bij de route richting de kern Haps (ter hoogte van het regionaal bedrijventerrein) is uit oogpunt van flexibiliteit voor de uitvoering van de weg de bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' toegekend.

Bijlagen:

Geen wijzigingen.

Cuijk,
16 juni 2014.