

Nota van vooroverleg en inspraak

Voorontwerp bestemmingsplan ‘Samen mee naar de A2’

1 Inleiding

Het voorontwerp bestemmingsplan ‘Samen mee naar de A2’ heeft overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 15 mei 2019 tot en met 26 juni 2019 ter visie gelegen. Gedurende deze termijn van zes weken kon eenieder een inspraakreactie indienen. Er zijn vijf inspraakreacties ontvangen. Tevens is het voorontwerp bestemmingsplan naar de betrokken instanties gezonden in het kader van artikel 3.1.1. Bro. In dit kader zijn vier vooroverlegreacties ontvangen.

In paragraaf 2 van deze nota zijn de ingekomen vooroverleg- en inspraakreacties samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of de ingekomen reacties hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. In verband met de privacy zijn namen en adressen van reclamanten, uitgezonderd bestuursorganen of andere entiteiten die een publiek belang dienen, niet opgenomen in het verslag. De lijst van reclamanten is bekend bij de gemeente. Dat de reacties samengevat zijn weergegeven, betekent overigens niet dat deze slechts gedeeltelijk zijn beoordeeld; bij de beantwoording zijn de volledige reacties betrokken.

In hoofdstuk 3 is een overzicht gegeven van de aanpassingen die naar aanleiding van de vooroverleg- en inspraakreacties worden gedaan.

2 **Inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan De Neerlanden II**

Samenvatting inspraakreactie 1	Beantwoording inspraakreactie 1
De indiener trekt in twijfel of de gemeente een transparante afweging heeft gemaakt.	Het project 'Samen mee naar de A2' geeft invulling aan een verkeersveilige en toekomstbestendige oplossing voor het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein en agrarisch gebied Chijnsgoed. Dit verkeer rijdt door de kernen Maarheeze en Sterksel. Dat leidt tot leefbaarheidsproblemen en een toenemende verkeersonveiligheid in deze woongebieden. Het project is een burgerinitiatief van de dorpsraden Sterksel en Maarheeze. De gekozen variant is tot stand gekomen na een uitvoerig traject met dorpsraden, aanwonenden en belangstellenden waarbij meerdere varianten (23 in totaal) onderzocht zijn. Via meerdere raads- en collegebesluiten is het huidige tracé tot stand gekomen. In 2014 is door beide gemeenteraden besloten drie varianten verder te onderzoeken. Op 13 december 2016 heeft de gemeenteraad van Cranendonck en op 30 november 2016 heeft de gemeenteraad van Heeze-Leende besloten keuze te maken voor variant T via de D'Aasdonken op basis van de onderbouwing. In de besluitvorming zijn meerdere aspecten afgewogen zoals milieu, natuur en overlast. De onderzoeken bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan tonen de uitvoerbaarheid van het project aan, ook in relatie tot het bestaande woon- en leefklimaat.
Het project mist de connectiviteit met de problematiek rondom de A2 en de indiener stelt daarvoor in de plaats voor de problematiek breder te zien en een overall-visie en beleid m.b.t. de A2 op te stellen en verzoekt de gemeente inspanning te doen het Rijk te bewegen de snelheid op de A2 te verlagen.	De aanleiding voor het project 'Samen mee naar de A2' is het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Poort 43 en LOG Chijnsgoed dat de kernen Maarheeze en Sterksel doorkruist. De weg is een aansluiting op de A2, maar heeft in de aanleiding geen relatie met de A2. De nabijheid van de A2 is meegenomen in het opstellen van de benodigde onderzoeken voor het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat de nieuwe route niet leidt tot onacceptabele effecten voor het woon- en leefklimaat. De gemeenteraad heeft beleidsruimte dit project op te starten en een scenario te kiezen. In november en december 2016 is door de gemeenteraad van Cranendonck en Heeze-Leende besloten de keuze te maken voor variant 'T, via de D'Aasdonken' op basis van de onderbouwing.

De bepalingen in artikel 6, 7 en 8 m.b.t archeologie lichten nauwelijks de handhaving op archeologische waarden toe.	De bepalingen inzake archeologie zijn gebaseerd op de archeologische waardenkaart, die vastgesteld is door de raad. Bij het opstellen van de kaart is de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant betrokken geweest. Zoals beschreven in paragraaf 4.1 van de toelichting zal, op advies van de omgevingsdienst, archeologische begeleiding plaatsvinden tijdens de uitvoering van het project. De archeologische begeleiding vindt plaats op basis van een Programma van Eisen (PVE).
De indiener vreest dat de Moonslaan een sluiproute wordt en stelt een inrijverbod van de Grote Bleek naar de Klaterspeelweg voor.	Gezien voorgaande onderzoeken in het kader van de scenariokeuze is het niet waarschijnlijk dat de route gaat dienen als sluiproute. Mocht in de toekomst blijken dat dit verkeersproblemen oplevert dan zijn hier passende maatregelen voor te treffen die geen lange procedure vergen.

Samenvatting inspraakreactie 2	Beantwoording inspraakreactie
De indieners zijn bezorgd over hun woongenot en het uitzicht omdat zij naast het viaduct wonen en stellen verschillende maatregelen voor.	De woning is gelegen op circa 100 meter van het viaduct van de Grote Bleek. Daartussen ligt agrarisch gebied en is sprake van begroeiing in de vorm van bomen en struiken. Om de weg mogelijk te maken zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de gevolgen voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. De onderzoeken tonen aan dat voorliggend plan geen verdere significante negatieve effecten heeft op de woning. De gemeente zal in het verdere proces overwegen of de bezorgdheden nog leiden tot aanpassingen van het landschappelijk inpassingsplan of de weg.
De indieners stellen voor een verkeerstelling te doen.	Op aanvraag zijn de verkeerstellingen beschikbaar. In de toekomst blijft de gemeente verkeerstellingen uitvoeren op het tracé.

Samenvatting inspraakreactie 3	Beantwoording inspraakreactie
Er is bezorgdheid over het woongenot o.a. ten aanzien van geluid- en lichthinder en privacy. Er wordt gevraagd om extra maatregelen.	In het voortraject is hier uitvoerig contact over geweest met de indiener. In samenspraak en op nadrukkelijk verzoek van onder andere de indiener is de variant 'achter het bosje' aangepast in de variant 'door het bosje'. Hierdoor is de bocht Sterkselseweg – Grote Bleek verder van de woning van indiener komen te liggen. Door de reeds aanwezige begroeiing en het feit dat de bocht op een nu op grotere afstand ligt van de woning (meer dan 100 meter), blijft het inschijnmoment beperkt. Het geluidsniveau blijft binnen de hiervoor geldende normen.

	Er is geen sprake van een verkeerstoename door het project. Als het project niet uitgevoerd werd, dan zou het vrachtverkeer nog altijd op dit deel van het tracé blijven rijden. De huidige situatie blijft op de Sterkselseweg gehandhaafd.
De bocht (de geprojecteerde bocht van de Sterkselseweg naar de Grote Bleek), de verbreding van de weg en de toename van verkeer bemoeilijkt de bereikbaarheid van het bedrijf.	In het voortraject is uitvoerig contact hierover geweest met de indiener. In het ontwerp is rekening gehouden met de in- en uitritten van het woonhuis en bedrijf. Op verzoek van indiener is afgesproken een aantal bomen te kappen om het in- en uitrijden zichtbaarder te maken. Er is geen sprake van een verkeerstoename door het project zelf ter hoogte van de Sterkselseweg. In de huidige situatie rijdt het vrachtverkeer al in twee richtingen over de Sterkselseweg. Deze situatie blijft ongewijzigd. Zodoende is er geen sprake van verdere verkeerstoename. Ook is er geen sprake van een verbreding van de weg ter hoogte van de woning van de indiener. Bij het ontwerp en de landschappelijke inpassing is er rekening mee gehouden dat de bocht overzichtelijk blijft, ook voor het desbetreffende perceel. De bocht heeft daardoor weinig effect op de bereikbaarheid van het perceel.
De verbreding van de weg leidt tot toename van stikstofuitstoot en fijnstof.	Gebleken is dat de nieuwe route leidt tot een toename van stikstofdepositie op Natura2000 gebied. Uit onderzoek blijkt echter dat deze toename geen substantiële effecten heeft. Er is een Niet-in-betekende-mate-toets (NIBM-toets) uitgevoerd, ten aanzien van onder meer fijnstof. De toename blijkt hoger te zijn dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Naar aanleiding hiervan is een nader onderzoek uitgevoerd met een SRM-2-rekenmodel. De conclusie is dat geen overschrijdingen aanwezig zijn en dat voldaan wordt aan de gestelde normen voor luchtparameters zoals fijnstof PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$.

Samenvatting inspraakreactie 4	Beantwoording inspraakreactie
Het project heeft als gevolg dat de geluidsnorm op het perceel van de indiener wordt overschreden en maakt bezwaar tegen het verhogen van de voorkeursgrenswaarde.	Uit de onderzoeken blijkt dat het project zorgt voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De gemeente onderzoekt samen met de indiener mitigerende maatregelen om binnen de voorkeurswaarde te blijven of de overschrijding te rechtvaardigen.
De bestemmingswijziging vindt plaats op de grond van de indiener, terwijl deze nog in eigendom is van hen.	De grond is in eigendom van de indiener. De gemeente is in gesprek met de indiener om de benodigde grond te verwerven.
De voorgestelde oplossing voor verkeer op het viaduct is naar mening van indiener onveilig en	Op het viaduct is ruimte voor één voertuig tegelijk. In het ontwerp is daar rekening mee gehouden door een verbreding aan te brengen

onvoldoende en lijdt volgens indiener tot filevorming voor de woning waardoor hun inrit niet meer te gebruiken is.	aan weerszijden van het viaduct, zodat verkeer kan wachten, in het geval verkeer van twee richtingen elkaar bij het viaduct nadert. Volgens de berekeningen rijden er in een piekmoment maximaal 6 voertuigen per minuut over de weg. Bij een gelijke verdeling in 2 richtingen zijn dat 3 voertuigen per minuut per richting. Dan is de kans klein dat ze op elkaar moeten wachten en als er moet worden gewacht is het voor een enkel voertuig. De kans op filevorming tot de woning is verwaarloosbaar klein, aangezien de woning van de indiener op circa 300 meter van het viaduct is gelegen.
--	--

Samenvatting inspraakreactie 5	Beantwoording inspraakreactie
Indiener is bezorgd over de veiligheid van het in- en uitrijden vanuit zijn perceel op de weg wanneer daar vrachtverkeer voorbij rijdt.	Dit is door een adviesbureau nader onderzocht. Uit onderzoek blijkt dat de nieuwe situatie veilig is en voldoet. De poort naar achteren verplaatsen zou de situatie nog veiliger maken. De gemeente heeft aangeboden de poort op kosten van de gemeente naar achteren te verplaatsen. Hierop is tot op heden geen reactie ontvangen en blijft de poort gehandhaafd.
De ontwikkeling leidt tot meer geluidsoverlast.	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd. Het geluidsniveau blijft binnen de hiervoor geldende normen.
Indiener stelt dat het milieueffect onvoldoende is onderzocht voor kinderen en tevens in relatie tot de nabijheid van de A2.	De nabijheid van de A2 is meegenomen in het opstellen van de benodigde onderzoeken voor het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat de nieuwe route niet leidt tot onacceptabele effecten voor het woon- en leefklimaat.
De indieners zijn bezorgd over hun woongenoten aanzien van privacy.	Het project veroorzaakt geen wijziging ten opzichte van de huidige situatie die gevolgen heeft voor de privacy van indiener.

Samenvatting inspraakreactie Tennet	Beantwoording inspraakreactie
De belemmerende strookbreedte van totaal 40 meter in het bestemmingsplan komt niet overeen met dit gegeven en verzoeken dit aan te passen en een strook van 20 meter aan weerszijden van de hartlijn aan te houden.	De voorgestelde wijziging is aangepast in het ontwerp bestemmingsplan.
Indiener verzoekt enkele tekstuele aanpassingen.	De voorgestelde wijzigingen zijn aangepast in het ontwerp bestemmingsplan.

Samenvatting inspraakreactie Waterschap	Beantwoording inspraakreactie
Indiener verzoekt enkele tekstuele aanpassingen.	De voorgestelde wijzigingen zijn aangepast in het ontwerp bestemmingsplan.
Indiener verzoekt een voorwaardelijke verplichting op te nemen voor het realiseren van voldoende waterbergingsvoorzieningen en doet een tekstvoorstel.	De voorgestelde voorwaardelijke verplichting is aangepast in het ontwerp bestemmingsplan.

Samenvatting inspraakreactie Prorail	Beantwoording inspraakreactie
Het wegprofiel ter plaatse van de overweg dient hetzelfde te zijn als de aansluitende wegen en derhalve dient de huidige wegbreedte gehandhaafd te blijven.	De huidige wegbreedte over de spoorlijn blijft inderdaad gehandhaafd.

Samenvatting inspraakreactie Veiligheidsregio Zuidoost-Brabant (VRBZO)	Beantwoording inspraakreactie
Indiener adviseert de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening in acht te nemen bij de inrichting.	Gemeente zal bij de inrichting in gesprek gaan met de VRBZO om gezamenlijk te bepalen welke maatregelen in het kader van deze beleidsregels nodig zijn.

3 Aanpassingen

De inspraakreacties hebben niet geleid tot aanpassingen van het ontwerp bestemmingsplan. De vooroverlegreacties hebben geleid tot de volgende aanpassingen in het ontwerp bestemmingsplan:

Verbeelding:

- De belemmerde strook bij de hoogspanningsverbinding wordt aangepast op een strook van 20 meter aan weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningsverbinding.

Regels:

- Het begrip 'Waterhuishoudkundige doeleinden' wordt in artikel 1.20 vervangen door 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen'. Tevens wordt de uitleg van het begrip gewijzigd in: *'Al het oppervlaktewater zoals sloten, greppels, (infiltratie)vijvers, kanalen, beken en andere waterlopen, ook als deze incidenteel of structureel droogvallen. Alsmede voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit. Hierbij kan gedacht worden aan duikers, stuwen, infiltratievoorzieningen, gemalen, inlaten etc.'*
Het begrip vervangen heeft als consequentie dat in enkele planregels de term eveneens gewijzigd moet worden. Het gaat daarbij om artikel 3.1 onder d, artikel 3.1.1. onder b (in het kopje en tweemaal in de daarbijbehorende tekst), artikel 4.1 onder b, artikel 4.1.1 onder a (in het kopje en tweemaal in de daarbijbehorende tekst).
- In artikel 4.1.1 a. wordt 'waterstaat – waterlopen' in plaats van een bestemming aangeduid als dubbelbestemming.
- De tekst in artikel 5.1 wordt gewijzigd in 'mede bestemd voor de aanleg, het beheer en instandhouding van een 150 kV hoogspanningsleiding'.
- In artikel 5.1 wordt toegevoegd 'In geval van onderlinge strijdigheid van regels in dit bestemmingsplan, gaan de regels van dit artikel vóór op de regels die op grond van de andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn'
- In artikel 5.3.1 wordt het begrip 'geen gebouwen zijnde' toegevoegd.
- In artikel 5.3.1 wordt 'advies' gewijzigd in 'schriftelijk advies'
- In artikel 5.4.4 onder a wordt de tekst gewijzigd naar 'het aanbrengen en / of rooien van hoogopgaande beplanting of bomen'.
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 11 met de volgende tekst: *Het gebruiken en het (doen) laten gebruiken van de voor de bestemming verkeer aangewezen gronden conform de bestemming 'verkeer' is alleen toegestaan wanneer binnen het plangebied voldoende regenwaterberging is aangelegd. Uitgangspunt is dat er hydrologisch neutraal zal worden ontwikkeld conform beleid en regelgeving uit de Keur Waterschap De Dommel 2015. Daarom moet er binnen het plangebied een waterberging worden gerealiseerd conform de in tabel 3 van de watertoets, zoals deze is opgenomen in bijlage 3 van de toelichting, opgenomen gegevens. De ontwikkelaar dient over de nadere invulling van deze waterberging, voorafgaand aan de bouwactiviteiten, de instemming te verkrijgen van waterschap De Dommel.*