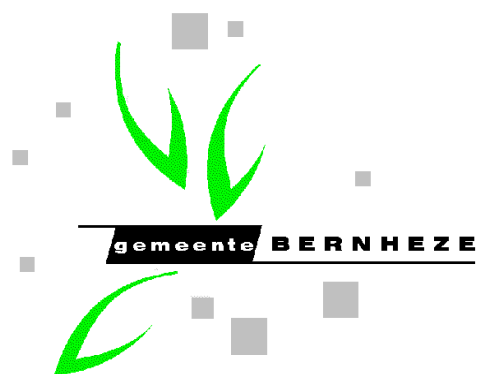




Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan 'Cereslaan-West'

1. Inleiding

1.1. Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'Cereslaan-West'

Het ontwerpbestemmingsplan 'Cereslaan-West', met de daarop betrekking hebbende stukken, heeft met ingang van 26 januari 2023 tot en met 9 maart 2023 ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was elektronisch te raadplegen op de website van de gemeente Bernheze en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Op werkdagen was het bestemmingsplan ook fysiek in te zien op het gemeentehuis.

Gedurende de zienswijzetermijn is iedereen in de mogelijkheid gesteld schriftelijk en/of mondeling te reageren op het ontwerpbestemmingsplan. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn in totaal 4 zienswijzen ingediend. In verband met de AVG zijn de NAW-gegevens van indieners van zienswijzen in deze Nota geanonimiseerd.

Alle zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn ontvangen en daarmee ontvankelijk. Deze zienswijzen zijn in de besluitvorming betrokken.

Volgnummer	Datum	Ontvangst	Referentie
Zienswijze 1	27 februari 2023	2 maart 2023	Dj. Nr. 28092
Zienswijze 2	3 maart 2023	2 maart 2023	Dj. Nr. 28595
Zienswijze 3	1 maart 2023	3 maart 2023	Dj. Nr. 28691
Zienswijze 4	7 maart 2023	7 maart 2023	Dj. Nr. 29041

De ontvangen zienswijzen zijn in deze Nota zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. Als daartoe aanleiding is, is per reactie in de conclusie aangegeven of deze aanleiding geeft het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

1.2. Wettelijk vooroverleg

Het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van wettelijk vooroverleg toegezonden aan het Waterschap Aa en Maas, de Veiligheidsregio Brabant-Noord en de provincie Noord-Brabant. Van deze overlegpartners ontvingen wij binnen deze termijn geen reactie.

1.3. Participatie

Op 31 januari 2023 is een zgn. inloopavond georganiseerd. Veel mensen hebben van deze avond gebruik gemaakt om informatie te vergaren en vragen te stellen. Vragen op deze avond zijn mondeling beantwoord en maken geen onderdeel uit van deze nota.

2. Beantwoording van de zienswijzen

De zienswijzen zijn in deze paragraaf samengevat en voorzien van beantwoording. Vervolgens is per argument aangegeven of, en zo ja welke, wijzigingen in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd. Vervolgens is onder 'conclusie' aangegeven of de zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het plan.

Zienswijze 1 – d.d. 27 februari 2023, binnengekomen 2 maart 2023, Dj. Nr. 28092

Samenvatting

1. Reclamant wijst op een discrepantie tussen de verbeelding bij het plan en de stedenbouwkundige kaart die als bijlage 1 bij de toelichting op het plan is opgenomen. Op de stedenbouwkundige kaart is een rotonde ingetekend, maar die komt op de verbeelding niet terug. De rotonde is bovendien gelegen in het plangebied van bestemmingsplan 'Heesch West', welk plan nog niet onherroepelijk is. Met het ontwerpplan Cereslaan-West wordt hier op voortgeborduurd, maar het is zeer wel denkbaar dat het plan 'Heesch West' de eindstreep niet haalt.
Reclamant maakt ten aanzien van de rotonde nog enkele opmerkingen, die hierna zijn geciteerd:
*Er zal met de nieuwe rotonde veel meer verkeer via de Bosschebaan richting Heesch en het achterland haar weg vinden. Vraag blijft waarom deze rotonde Verkeer van Heesch West (groot industrieterrein) dient door te rijden naar Cereslaan en daar op de A59 richting Nijmegen of Den Bosch. Nagenoeg geen mogelijkheid moeten hebben om via Bosschebaan /Cereslaan naar A59 Zeker niet de mogelijkheid via sluiptwegen naar Nistelrode, Loosbroek, Heeswijk Dinther tot zelf Schijndel aan toe
Verkeer van industrieterrein Ceres-west kan via de bestaande wegen naar Cereslaan naar de A59.
Het aanbrengen van verkeer hinderende maatregelen vanaf rotonde naar Bosschebaan is wellicht een mogelijkheid om verkeerstromen te reguleren.*
2. Verder is op het stedenbouwkundig plan duidelijk een groenstrook van ca. 8 m zichtbaar aan de zuidzijde van de aan te leggen weg tegenover de woning van reclamant. Die groenstrook is op de verbeelding bij het plan niet opgenomen. Integendeel, het lijkt alsof de nieuwe weg ter hoogte van de woning van reclamant, direct aantakt op de bestaande Bosschebaan.
3. Op het stedenbouwkundige plan staan de bomen niet ingetekend in overeenstemming met de feitelijke situatie. Dat geeft een vertekend beeld.
4. Ook vreest reclamant voor een niet toelaatbare toename van verkeer tussen de nieuwe rotonde en de Bosschebaan. Dit brengt naast geluidhinder ook lichthinder met zich mee, afkomstig van de koplampen van het verkeer.
5. Verder is op de stedenbouwkundige tekening te zien dat de 2 rijbanen gesplitst worden ter hoogte van de woning van reclamant. Hij vraagt zich af wat hier de noodzaak van is. Het leidt tot onnodig ruimteverlies en maakt het noodzakelijk om de westelijke rijbaan ten westen van de boom te positioneren. Dit nodigt uit om harder te rijden, terwijl de snelheid juist beperkt zou moeten worden. Dit leidt ook tot meer sluiptverkeer.
Reclamant betwijfelt of de beoogde weg nodig is, en als dat al zo is, dan kan die

beter zodanig worden aangelegd dat de beide rijstroken ten oosten van de boom komen te liggen. Dit leidt tot minder lichthinder in de woning van reclamant.

6. De in de toelichting uiteengezette fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit, is in de planregels niet geborgd.
7. Reclamant vreest verder overlast te ondervinden van de uitbreiding van het bedrijventerrein, direct tegenover zijn woning. Op de dichtstbij gelegen percelen zijn bedrijven toegestaan in milieucategorie 3.1 en 3.2 en mag worden gebouwd tot een hoogte van 10 meter. Reclamant betwijfelt of er in de toelichting op het plan terecht wordt uitgegaan van een gebiedstype 'gemengd gebied'.
8. Art. 3.2.1 onder f van de planregels, dat bepaalt dat op een bouwperceel met de aanduiding 'gevellijn' een representatieve gevel dient te worden gerealiseerd volgens paragraaf 7.6 van het Beeldkwaliteitsplan. Deze formulering is in strijd met de rechtszekerheid.
9. Reclamant wijst erop dat, ondanks veelvuldig contact tussen hem en de gemeente, er niet op enigerlei wijze rekening is gehouden met zijn belangen in het plan. Er is op geen enkele wijze gehoor gegeven aan zijn wensen.

Reactie

1. Er is geen sprake van een discrepantie tussen plannen Cereslaan-West en Heesch West, de infrastructuur is in samenhang beschouwd en op elkaar afgestemd, waarbij de praktische uitwerking in de verschillende bestemmingsplannen is vastgelegd. Ontwerp, onderzoek en bestemmingsplangrenzen sluiten nauwkeurig op elkaar aan. Waarbij waar relevant over- en weer óók met de effecten van beide plannen rekening is gehouden.

In de bestaande situatie is de route Bosschebaan een direct doorlopende rechte weg met weinig regulerende verkeersinrichting. Deze bestaande doorgaande oost-west verbinding loopt direct voorlangs het woonperceel van reclamant. De aanpassing van de situatie en de introductie van de rotonde zijn verbonden met de aanleg van een nieuwe parallelverbinding langs de A59 tussen Cereslaan/ Bosschebaan. Deze nieuwe infrastructuur die onderdeel is van de planontwikkeling Heesch West heeft onder meer tot planeffect dat op het wegvak waar reclamant woont, geen toename maar juist een afname van verkeer aan de orde is ten opzichte van de bij het plan Heesch West beschouwde referentiesituatie. De afname ten gevolge van Heesch West is groter dan de toename als gevolg van de uitbreiding Cereslaan-West. Dit volgt uit het achtergrondrapport verkeer 2021, behorende bij het vastgestelde bestemmingsplan Heesch West (ter informatie bijgevoegd bij deze nota Zienswijzen) en het verkeersonderzoek (bijlage 3 bestemmingsplan Cereslaan-West). Bovendien draagt de rotonde en verdere weginrichting ter plaatse van het perceel van reclamant bij aan goede beheersing van verkeer en snelheid. Doorgaand oost-west verkeer (verkeer dat niet het bedrijventerrein Cereslaan of het dorp Heesch als doel/herkomst heeft) wordt met de nieuwe weginrichting op meer afstand van het woonperceel van de reclamant afgewikkeld.

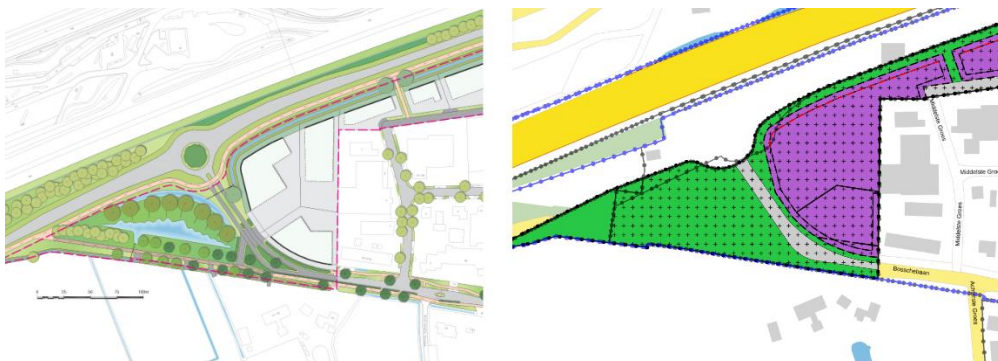
Ten aanzien van de opmerking dat de wegenstructuur in onderhavig bestemmingsplan voortborduurde op de rotonde in het nog niet onherroepelijke bestemmingsplan Heesch West, het volgende. Als het zo zou zijn dat het bestemmingsplan Heesch West geen doorgang zou vinden, dan kan onderhavig plan Cereslaan-West wel doorgang vinden. In de voor Heesch West uitgevoerde onderzoeken is het nu voorliggende plan voor de uitbreiding van bedrijventerrein

Cereslaan-West in de zogenaamde referentiesituatie van Heesch West als een autonome ontwikkeling beschouwd. Echter, ook zonder ontwikkeling van Heesch West en daarmee samengaan wijzigingen in de infrastructuur is de uitbreiding Bedrijventerrein Cereslaan-West voldoende af te wikkelen met bestaande infrastructuur. Dit volgt uit de etmaalintensiteit ten opzichte van de referentie situatie die vanwege het plan Cereslaan-West ter plaatse beperkt toeneemt en ruim onder de capaciteit van de weg blijft.

In de verdere planuitwerking is in de onderzoeken als referentiesituatie uitgegaan van de planologische situatie van Heesch West, inclusief de beoogde nieuwe rotonde. Immers is het bestemmingsplan Heesch West vastgesteld en in werking getreden. Het feit dat dit plan nog niet onherroepelijk is omdat daartegen nog beroep loopt bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, doet niet af dat voor de planvorming voor Cereslaan-West, het bestemmingsplan Heesch West als autonome ontwikkeling moet worden beschouwd. Echter, ook zonder het bestemmingsplan Heesch West is het plan als ruimtelijk aanvaardbaar beoordeeld.

De rotonde, snelheidsregulering en de (verkeersremmende, groene) weginrichting van de nieuwe aantakking van de Bosschebaan richting dorp Heesch (zie verder punt 5) bevorderen in de gecombineerde uitvoering van de plannen dat doorgaand (regionaal) verkeer de verlengde Bosschebaan volgt. De nieuwe route en aanpassingen bij de nieuwe aantakking van de bestaande Bosschebaan via de rotonde beperken, zoals gewenst, vervoersbewegingen op het wegvak Bosschebaan ter plaatse van het adres van reclamant.

2. De Bosschebaan ter plaatse van reclamant betreft een bestaande weg waar herinrichting plaatsvindt. De weg heeft de bestemming 'Verkeer'. Er is inderdaad op de stedenbouwkundige plankaart een groene middenstrook ingetekend. Deze wordt niet apart als 'Groen' bestemd, maar past binnen de bestemming 'Verkeer' (art. 5.1 sub b van de planregels). Verder wordt ter plaatse een groenbestemming mogelijk gemaakt voor de te realiseren landschappelijke inpassing, waarbinnen ook inritten en een fietsstraat zijn toegestaan op grond van art. 4.1, sub c en de slotzin van de planregels. Hier is, na aanleg van de nieuwe aansluiting en de rotonde, naast fietsverkeer enkel bestemmingsverkeer toegestaan voor het bereiken van aangrenzende woningen en (agrarische) percelen (art. 4.1 sub c). Het bestemmingsplan is zodoende niet in strijd met het stedenbouwkundig plan, wel is de verbeelding (zoals gebruikelijk) minder gedetailleerd.



3. In het gewijzigde stedenbouwkundig plan, dat als bijlage 1 is toegevoegd aan de plantoelichting, zijn de locaties van de bomen in lijn gebracht met de feitelijke situatie.
4. Zoals ook onder punt 1. benoemd is er, anders dan reclamant veronderstelt, geen toename maar juist een afname te verwachten van verkeer op het wegvak waar

zijn woning gelegen is. De zorg van reclamant voor lichthinder is ook vaker met reclamant besproken en de mitigerende maatregelen in het ontwerp zijn toegelicht. Zowel in het inmiddels vastgestelde bestemmingsplan Heesch West als in de uitwerking incl. landschappelijke inrichting in voorliggende plan is actief invulling gegeven aan de afstemming. Ter beperking van lichthinder van koplampen van auto's is het ontwerp van de weg gedurende het ontwerpproces aangepast ten behoeve van de woning van de reclamant. De weg is in het ontwerp zodanig geknikt, dat lichtinval in de woning beperkt wordt. Verdere maatregelen zijn het aanplanten van compacte/dichte Esdoornhagen en treurwilgen. De veldesdoorn is al aanwezig in het profiel van de Bosschebaan en sluit daarom goed aan bij het landschap. Het betreft een soort met een fijne vertakking, waarmee lichthinder effectief wordt beperkt. Voor wat betreft de vrees voor geluidsoverlast afkomstig van het verkeer, wordt opgemerkt dat de woning in het akoestisch onderzoek is meegenomen en geconcludeerd wordt dat hier sprake is van een aanvaardbare situatie.

5. De weg betreft een herinrichting van de bestaande Bosschebaan, het betreft geen nieuwe weg. De meerwaarde van de aanpassing is, uitgaande van de ontwikkeling van Heesch West, evident. Naast het algemeen borgen van een goede en veilige verkeersafwikkeling, draagt de nieuwe weginrichting met aftakking van de rotonde en de bocht waarmee wordt aangesloten op het bestaande wegvak, de flankerende groene inrichting en veilige inritten, bij aan de snelheidsbeperking op het wegvak ter plaatse van reclamant. De weg is opgesplitst om de bestaande boom te kunnen behouden. Een flauwere bocht is niet wenselijk, aangezien die meer dan noodzakelijk zou ingrijpen in de privaatrechtelijke belangen van derden en komt bovendien niet ten goede aan zorgvuldig ruimtegebruik van het gebied en een optimale uitgifte van de nieuwe bedrijfskavels.

In de huidige situatie loopt de bestaande Bosschebaan direct langs het perceel van reclamant. Er is geen ruimtelijk belang om de afstand verder te vergroten dan in de planologisch geborgde nieuwe weginrichting aan de orde is. De stelling van reclamant dat de gekozen inrichting ertoe uitnodigt om harder te rijden wordt bestreden, op basis van hetgeen hiervoor uiteen is gezet. Ook wordt de stelling dat de inrichting leidt tot meer sluipverkeer, niet nader onderbouwd en dit blijkt ook niet uit de in het kader van de planvorming voor Heesch West en Cereslaan-West uitgevoerde verkeersonderzoeken. Gelet op de in het kader van het bestemmingsplan Heesch West te realiseren nieuwe verbinding naar de afrit A59 bij de Cereslaan is als planeffect daarvan een verkeersafname voorzien.

6. Gronden die in overeenstemming met het stedenbouwkundig plan worden ingericht als hoofdzakelijk groene ruimte, hebben als zodanig overwegend een bestemming 'Groen'. Op deze gronden zijn primair groenvoorzieningen, bermen, parken en plantsoenen, (voorzieningen voor) water, langzaamverkeerspaden, inritten en nutsvoorzieningen mogelijk. Hiermee wordt het gebruik van de gronden voor een groene inrichting juridisch toereikend geborgd.
7. In de VNG-brochure is aangegeven: *"Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied."* Het plangebied Cereslaan-West is gelet op deze definitie aan te merken als een gemengd gebied als bedoeld in de VNG-brochure. In het plangebied en in

de nabijheid daarvan is op meerdere locaties lintbebouwing aanwezig, met agrarische en andere bedrijvigheid. Bovendien is het gehele plangebied gelegen in de directe invloedssfeer van Rijksweg A59. Er is bewust een inwaartse zonering toegepast waarmee aan de richtafstanden voor gemengd gebied wordt voldaan. Daarmee is aannemelijk dat er geen sprake is van onaanvaardbare milieuhinder. Dit is nog verder onderzocht en onderbouwd in de specifieke milieuonderzoeken die zijn uitgevoerd, en waarvan in de toelichting de conclusies zijn opgenomen.

8. Het is niet duidelijk waarom reclamant meent dat de planregels te rechtsonzeker zijn. Bij beoordeling van een aanvraag om omgevingsvergunning voor bouwplannen wordt door het college van burgemeester en wethouders getoetst aan het Beeldkwaliteitsplan voor Cereslaan-West, zoals ook is geborgd in de planregels. Het Beeldkwaliteitsplan (bijlage 2 bij het bestemmingsplan) wordt tegelijkertijd met de vaststelling van dit bestemmingsplan als beleidsregel vastgesteld. Het beeldkwaliteitsplan verkrijgt zo juridische status en is opgenomen als bijlage bij de regels en er wordt in de regels ook nadrukkelijk naar verwezen. Juist vanuit het oogpunt van rechtszekerheid zijn in het beeldkwaliteitsplan duidelijke kaders en randvoorwaarden voor deze toetsing opgenomen. In samenhang met de overige bouw- en gebruiksmogelijkheden die in de directe bouw- en gebruiksregels zijn opgenomen en gelet op artikel 3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening menen wij dat voor eenieder voldoende transparant en duidelijk is wanneer een concreet bouwplan kan worden vergund en waaraan de uiterlijke verschijningsvorm dient te voldoen.
9. Reclamant meent dat op geen enkele wijze rekening is gehouden met zijn belangen. Echter is in planvorming wel degelijk rekening gehouden met de belangen van reclamant. Er is in belangrijke mate en met meermalig overleg en ontwerpvoorstellen aanzienlijke aandacht voor de belangen van reclamant 1 en overigens ook reclamant 3. In gesprekken is het belang van reclamant en het ontwerp inclusief mitigerende maatregelen doorgesproken. In het kader van de goede ruimtelijke ordening heeft een belangenafweging plaatsgevonden, waarin alle betrokken belangen zijn meegewogen. De belangen van reclamant komen tot uiting in o.a. de naar aanleiding van eerder overleg aangepaste ligging van de rotonde in bestemmingsplanproces Heesch West. Binnen voorliggend plan is in aanvulling daarop naast de weginrichting (insteek vanaf de rotonde) en landschappelijke inrichting direct nabij woning van reclamant ook (vanuit de dialoog met de reclamant) voorzien in het (onverplicht) vanuit de GR Heesch West planologisch mogelijk maken van een mogelijke tweede erfonthuizing voor het pand waar reclamanten 1 en 3 beide woonachtig zijn.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan. In de onderliggende stedenbouwkundige plankaart wordt overigens wel de situatie van bomen zorgvuldig in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie.

**Zienswijze 2 – d.d. 3 maart 2023, binnengekomen 2 maart 2023,
Dj. Nr. 28595**

Samenvatting

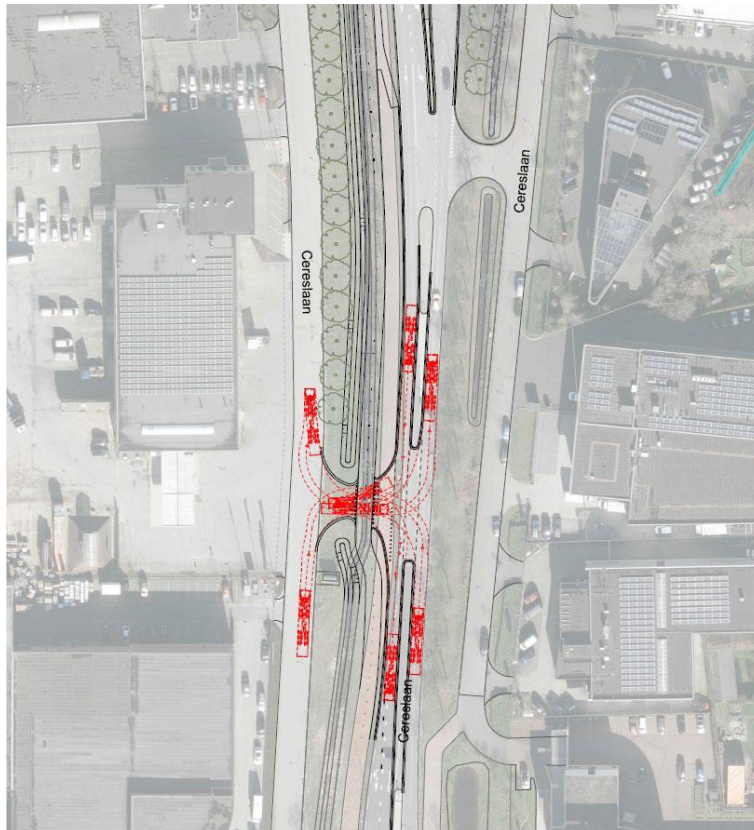
1. Reclamant is gevestigd aan de Cereslaan 11, aan de westzijde van de Cereslaan. Het bedrijf is actief in grond-, weg- en waterbouw en zij exploiteren in samenwerking met een derde, een tankstation. Er rijden dagelijks vrachtwagens en diepladers met materieel van en naar de bedrijfslocatie. In het ontwerpplan is een aanpassing/verplaatsing opgenomen van de aansluiting van de westelijke parallelbaan met de Cereslaan, zodanig dat die direct voor de inrit van het bedrijf van reclamant wordt geprojecteerd. Dat heeft niet de voorkeur van reclamant, omdat dit leidt tot een ongewenste concentratie van wegverkeer en is nadelig voor de verkeersveiligheid. Ook is de geschetste situatie in de ogen van reclamant niet mogelijk, omdat vrachtwagens zich in die situatie niet kunnen opstellen zonder de parallelbaan te blokkeren. Reclamant doet een voorstel tot verplaatsing van de parallelbaan. Dit ziet er als volgt uit:



Reactie

1. In het ontwerp bestemmingsplan was nog een globale oplossing opgenomen voor wat betreft de ontsluiting. Dit betrof een oplossing die uitwerking geeft aan de in 2016 met de aan de parallelweg gevestigde, al op hoofdlijnen afgestemde, vervangende aansluiting van de parallelweg. In de afgelopen periode is de uitwerking van de vervangende aansluiting verder beschouwd,

waarbij het voorstel uit de zienswijze van reclamant ook is betrokken. In de aanpassing is zorgvuldig rekening gehouden met de doorstroming, de verkeersveiligheid en ook de positie t.o.v. de inrichting/gebruik van het direct aan de aantakking liggende bedrijfskavel. Dit heeft nu geleid tot een herziene uitwerking, deze herziening is meer gedetailleerd en overeenkomstig het voorstel van reclamant. Er is in het kader van de zienswijzen nog nader verkeersonderzoek uitgevoerd naar de ontsluiting van de westelijke parallelweg (bijlage 14; onderzoek Goudappel, 5 december 2023, kenmerk: 015912.20230915.N1.03). Op de hierna opgenomen figuur is de voorkeursvariant aangegeven.



Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassingen in het vast te stellen bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassing:

- De verbeelding wordt in overeenstemming gebracht met de te verplaatsen ontsluiting.

**Zienswijze 3 – d.d. 1 maart 2023, binnengekomen 3 maart 2023,
Dj. Nr. 28691**

Samenvatting

1. Reclamant woont recht tegenover het plangebied en het plan leidt voor hem tot een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat. Het plan is daarmee in strijd met de goede ruimtelijke ordening. Het ontwerpbestemmingsplan sluit aan op het bestemmingsplan 'Heesch West'. Dit plan is nog niet onherroepelijk en reclamant vindt het onbegrijpelijk dat het al dan niet onherroepelijk worden van 'Heesch West' niet wordt afgewacht.
2. Reclamant heeft contact gehad met de projectleider van het bestemmingsplan 'Cereslaan-West', over een weg die recht voor zijn woning zou worden aangelegd. Reclamant heeft altijd mee willen denken met het plan, maar met zijn belang wordt op geen enkele wijze rekening gehouden. Reclamant meent dat wel veel rekening gehouden wordt met het belang van derden, die grond in het plangebied hebben verkocht om een aansluiting mogelijk te maken. Reclamant heeft enkel een toezegging gekregen dat hij een tweede oprit mag realiseren. Reclamant vraagt zich, gelet op zijn ervaringen, af wat deze toezegging waard is. Verder stelt hij zich op het standpunt dat de woonboerderij met huisnummer 41 en 43 twee aparte wooneenheden zijn en deze simpelweg recht hebben op ieder een eigen ontsluiting.
3. Er wordt in het bestemmingsplan met geen woord gerept over de belangen van reclamant. In het huidige bestemmingsplan hebben de gronden tegenover de woning van reclamant overwegend een agrarische bestemming en deels een woonbestemming. In het nieuwe plan krijgen de gronden deels een groenbestemming, deels een verkeersbestemming en deels een bestemming 'bedrijf', met daarop een groot bouwvlak. Reclamant citeert de bouwregels van art. 3.2. Hij licht uit dat de bouwhoogte maximaal 10 m mag bedragen op korte afstand van de weg en dus kort op de woning van reclamant. Er kan bovendien tot 10% worden afgeweken van allerlei maten. Reclamant citeert nog art. 9, zijnde de algemene afwijkingsregels. Voor een belanghebbende is niet kenbaar hoe de afweging wordt gemaakt of al dan niet aan een afwijking kan worden meegewerkt. Er worden in art. 9.2 voorwaarden gesteld, maar deze zijn niet duidelijk. In dit verband vraagt reclamant zich af wat 'onevenredig' betekent.
4. Er worden verder bedrijven toegestaan in milieucategorie 3.2. Reclamant vraagt zich af of het uitgangspunt van het gebiedstype 'gemengd gebied' wel juist is en of daardoor wordt voldaan aan de richtafstanden. Verder wil reclamant in de planregels opgenomen zien dat bedrijfsactiviteiten als laden en lossen zoveel mogelijk aan de achterkant van de panden plaatsvinden.
5. Verder wordt in art. 3.2.1 onder f bepaald dat de gevel waarop reclamant gaat uitzien 'representatief' moet zijn. Dit wordt echter niet gedefinieerd. Dit is in strijd met de rechtszekerheid.
6. Reclamant wil geen nieuwe weg tegenover zijn woning. De Verlengde Bosschebaan bevindt zich in de nieuwe situering aan de noordzijde van het plangebied en die weg maakt onderdeel uit van het plan 'Heesch West'. Echter liggen in het ontwerpbestemmingsplan voor Cereslaan-West ook percelen met een verkeersbestemming. Reclamant verwacht geluid- en lichthinder te ervaren, als gevolg van een toename van het verkeer vanaf de rotonde en het daarbij behorende wegverkeerslawaai en de lichthinder van koplampen. Hij ziet liever dat er vanuit de aansluiting eenrichtingsverkeer wordt ingesteld.

7. Ook wordt bij de afdraai van de Bosschebaan blijkens de toelichting de ene weghelft links van de grote eik gerealiseerd en de andere weghelft rechts daarvan. Reclamant is van mening dat de weg in zijn geheel in oostelijke richting dient te worden gerealiseerd. Dat leidt tot minder overlast voor hem, omdat de weg in zijn geheel dan schuiner komt te liggen ten opzichte van zijn woning.

Dit komt ook tegemoet aan de uitlating van de gemeente dat afslagen en bochten niet te krap mogen zijn. Naar de opvatting van reclamant spreekt de gemeente/gemeenschappelijke regeling zichzelf hier ook tegen.

Reclamant stelt voor dat de weg verder naar het westen wordt gesitueerd, waar de huidige Bosschebaan en de Verlengde Bosschebaan samenkomen. De huidige Bosschebaan blijft dan gehandhaafd voor de woning van cliënt en dat leidt tot een win-win situatie, omdat dan de entree van Heesch behouden blijft en reclamant zicht blijft houden op natuur en niet op twee gebouwen recht tegenover zijn woning.

Reactie

1. Het bestemmingsplan Heesch West is door de raden van betrokken gemeenten vastgesteld. Het is vanuit een goede ruimtelijke ordening dan ook belangrijk om in nieuwe planvorming uit te gaan van de nabije toekomstige ontwikkeling en van het daarvoor in werking getreden bestemmingsplan. Het feit dat dit plan nog niet onherroepelijk is omdat daartegen nog beroep loopt bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, doet er niet aan af dat het bestemmingsplan Heesch West onderdeel uitmaakt van de autonome ontwikkeling en als zodanig bij de vaststelling van het bestemmingsplan Cereslaan-West moet worden betrokken. Het plan Cereslaan-West kan echter ook zonder vaststelling van het plan Heesch West worden gerealiseerd. Ook ten opzichte van de feitelijke situatie (zonder Heesch West) is het bestemmingsplan Cereslaan West immers ruimtelijk aanvaardbaar, zoals volgt uit de onderzoeken. De uitbreidingsruimte op Cereslaan West voorziet ook in een afwijkend, meer lokaal type bedrijvigheid dan op Heesch West wordt beoogd. Ook zonder realisatie van Heesch West bestaat deze behoefte. Betreffende de verkeersafwikkeling geldt dat ook zonder ontwikkeling zoals voorzien in het vastgestelde bestemmingsplan Heesch West het voorliggende plan Cereslaan-West kan worden gerealiseerd. In die situatie kan de bestaande Bosschebaan het verkeer, inclusief uitbreiding bedrijvigheid, voldoende afwikkelen.
2. Wij hebben wel degelijk de belangen van reclamant betrokken. De stelling over de afspraken die met derden zijn gemaakt, suggereren dat hierin hun belang ten koste van andere belangen, waaronder die van reclamant, heeft geprevaleerd. Die voorgestelde handelswijze is door reclamant niet onderbouwd en wij delen die lezing niet. Met onderhavig plan wordt het bedrijventerrein Cereslaan afgerond. De behoefte aan nieuwe bedrijfskavels is in de toelichting op het plan voldoende aangetoond en wordt bovendien ook bevestigd door directe belangstelling van (lokale) MKB-bedrijven (zoals ook weer nadrukkelijk bleek bij de inloopavond). De stedenbouwkundige opzet zelf sluit aan op de bestaande structuren. De gemaakte afspraken sluiten aan bij de stedenbouwkundige opzet en zijn in lijn met de goede ruimtelijke ordening, zoals ook in de toelichting is uiteengezet. Reclamant vraagt zich af wat de waarde is van de toezegging om de voorgestelde inrichting te realiseren, gezien zijn ervaringen. Deze zorg/ervaringen worden niet nader gemotiveerd. In de planontwikkeling is, zoals reclamant beschrijft, geregeld overleg geweest en dit

- is uitgewerkt in het voorliggende bestemmingsplan. Daarbij is, ook reeds in het ontwerpbestemmingsplan, op verzoek van reclamant planologisch mede voorzien in een aanvullende ontsluiting voor de woonpercelen van reclamant 1 en reclamant 3 en hier wordt in het vast te stellen plan expliciet in voorzien.
3. De voorheen agrarisch bestemde gronden aan de overzijde van de Bosschebaan worden inderdaad omgezet in een bedrijfsbestemming. Met die bestemming wordt voorzien in behoefte. De effecten op de omgeving van deze nieuwe ontwikkeling zijn als ruimtelijk aanvaardbaar beoordeeld, gelet op de in de bestemming opgenomen bouw- en gebruiksregels. De milieucategorisering en maatvoering voor de nieuwe bestemming is vastgelegd in het bestemmingsplan. In het plan en bij het beoordelen van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de nieuwe gebruiksmogelijkheden is nadrukkelijk ook rekening gehouden met (onder meer) de woning van reclamant. Voor de bebouwing aan de zijde van de woning van de reclamant wordt een passende afstand aangehouden en is een goot- en bouwhoogte van ten hoogste 10 meter toegestaan. Deze bouwhoogte sluit aan op de aangrenzende bouwhoogtes van de nabijgelegen bestaande bedrijfspercelen langs de Bosschebaan, reden waarom deze (ook gezien de afstand tot de woning van reclamant) aanvaardbaar is. Ten opzichte van de elders in het bestemmingsplan-uitbreiding Cereslaan-West geregelde maatvoering is dit overigens een gematigde hoogte. Volgens de bouwregels en het Beeldkwaliteitsplan worden nadere eisen gesteld die de uitstraling en omgevingseffecten regelen, zoals regels ten aanzien van afstanden tot de perceelsgrenzen, representatieve zijden en er is bijvoorbeeld bepaald dat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. De afwijkingsregels in het plan zijn standaardregels die ook gelden voor de nabijgelegen bestaande bedrijfspanden, die uitsluitend van toepassing zijn mits dit noodzakelijk is vanuit constructieve vereisten, architectonisch belang of oogpunt van duurzaamheid, of noodzakelijk in verband met de uitmeting van het terrein of uit een oogpunt van doelmatig gebruik van de gronden en/of de bebouwing. In die zin zal in de praktijk dan ook terughoudend worden omgegaan met het verlenen van vergunningen voor afwijkingen van het plan op dit artikel. De voorwaarden voor afwijking zoals bedoeld in artikel 9.2 van de planregels zijn hierop een aanvulling, waarbij het college van burgemeester en wethouders bevoegd gezag is voor een dergelijke afweging. Dit is een gebruikelijke werkwijze in de ruimtelijke ordening.
4. De milieuzonering ter plaatse van de nieuwe bedrijfskavels is gebaseerd op de richtafstanden van omliggende bedrijfs- en burgerwoningen. Reclamant stelt het niet eens te zijn met de gebiedstypering 'gemengd gebied' maar brengt hiervoor geen argumenten naar voren die dit nader onderbouwen. Zoals in paragraaf 6.7 van de toelichting is uiteengezet, voldoet de omgeving aan de definitie die de VNG Brochure bedrijven- en milieuzonering geeft voor gemengd gebied. Die luidt: *"Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend"* Dit leidt ertoe dat de in de brochure genoemde richtafstanden met één afstandsstap kunnen worden verlaagd. Zodoende wordt rekening gehouden met de woon- en leefkwaliteit ter plaatse

van omliggende (bedrijfs-)woningen. De kortste afstand tussen de bestaande woning en het dichtstbijzijnde nieuwe bedrijfspand bedraagt ruim 40 meter. Dit is gemeten vanaf de noordoostelijke hoek van de woning, haaks op het nieuwe bedrijfspand. Nabij de woning is sprake van zowel categorie 3.1 (dichtstbijzijnde bedrijfsbestemming) en categorie 3.2. Hierbij worden bij de inwaartse zonering de richtafstanden waaronder 30 meter bij milieucategorie 3.1 tot de omliggende bebouwing zorgvuldig in acht genomen. Het woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen, waaronder die van reclamant, wordt niet onevenredig wordt geschaad. Op basis van richtafstanden voor de bedrijfsbestemming, de bouwregels en ontsluiting van de bedrijfskavels, is niet te voorzien dat reclamant nadere hinder van laden en lossen zal ondervinden.

5. Zoals aangegeven in het betreffende artikel, houdt het college van burgemeester en wethouders bij de beoordeling van de representativiteit van deze gevel, kavelontsluiting en parkeren rekening met hetgeen is beschreven in hoofdstuk 7 van het Beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan is als bijlage bij de regels opgenomen en in de regels wordt daar ook naar verwezen. Het Beeldkwaliteitsplan wordt tegelijkertijd met het bestemmingsplan Cereslaan-West als beleidsregel door de gemeente vastgesteld en daardoor heeft het Beeldkwaliteitsplan juridische status en maakt het in die zin ook onderdeel uit van het toetsingskader voor vergunningverlening. Hiermee is voldoende rechtszeker wat wordt bedoeld met 'representatief'. Verder dient een bouwplan te worden getoetst bij de Welstandscommissie. Het beeldkwaliteitsplan ter plaatse is beperkt aangepast voor een duidelijkere regeling.
6. Om overlast van wegverkeer voor de reclamant te verminderen is (naast de eerder in het planproces Heesch West opgenomen aanpassingen) in het stedenbouwkundig plan Cereslaan-West verder rekening gehouden met deze belangen. De weg betreft, anders dan reclamant stelt aanpassing van de bestaande weg die nu deels dichter op de woning ligt. Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.
De voorgestelde invoering van eenrichtingsverkeer op het wegvak Bosschebaan ter plaatse van reclamant is niet verenigbaar met de functie van de bestaande Bosschebaan ter plaatse als entree naar Heesch.
7. Reclamant stelt dat de aansluiting oostelijker of westelijker gesitueerd kan worden. Bij de beantwoording van zienswijze 1 is gemotiveerd waarom niet een meer oostelijke ontsluiting aan de orde is. Een meer westelijke ontsluiting zoals reclamant voorstelt is anders dan gesteld geen goede stedenbouwkundige en verkeerskundige oplossing voor de entree van Heesch. Verder, anders dan gesteld wordt, zijn er op de locatie van de beoogde ontwikkeling nu geen relevante natuurwaarden.

Conclusie

De zienswijze leidt op onderdelen tot aanpassingen in het vast te stellen bestemmingsplan tezamen met het Beeldkwaliteitsplan. Het gaat om de volgende aanpassingen:

- In het Beeldkwaliteitsplan is in paragraaf 7.3 verduidelijking toegevoegd ten aanzien van de zuidwestelijke kavel: *"De meest zuidwestelijke kavel (1) heeft de entree en voorgevel aan de Bosschebaan. Parkeerruimte ligt daarbij (overwegend) aan de achterzijde van het gebouw. Langs de weg worden deels blokhagen aangeplant. Hiermee wordt ook bij dit*

kavel parkeren aan het zicht onttrokken.” Het beeldkwaliteitsplan wordt als beleidsregel vastgesteld.

- In hoofdstuk 2 Bestemmingsregels, Artikel 3 Bedrijf, lid 3.2.1 is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - gevellijn-1’ of ‘specifieke bouwaanduiding - gevellijn-2’ (resp. in lijn met de voorgevellijnen zoals opgenomen in paragraaf 7.5 van het beeldkwaliteitsplan en de meest zuidwestelijke kavel) minimaal en maximaal één gebouw in deze lijn gebouwd dient te worden. Met deze bepaling wordt juridisch geborgd dat aan deze zijde van de percelen bebouwing komt te staan en deze zijde ook als voorgevel wordt aangemerkt, waardoor vanwege het beeldkwaliteitsplan laden en lossen zoveel mogelijk aan de achterzijde van de percelen dient plaats te vinden.
- In hoofdstuk 2 Bestemmingsregels, Artikel 3 Bedrijf, lid 3.2.1 is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - gevellijn-1’ aan deze zijde (resp. de gevels langs de Bosschebaan) een gevel dient te worden gebouwd die representatief is. Bij de beoordeling van de representativiteit van deze gevel houdt het college van burgemeester en wethouders rekening met hetgeen is beschreven in paragraaf 7.6 van het Beeldkwaliteitsplan, welke is toegevoegd als bijlage bij de regels en wordt vastgesteld als beleidsregel.

Samenvatting

1. Reclamanten verwijzen voor de voorgeschiedenis en relevante feiten naar het beroep dat zij hebben ingesteld tegen de vaststelling van het bestemmingsplan 'Heesch West'. Dit plan hangt onlosmakelijk samen met het bestemmingsplan 'Cereslaan-West', hetgeen ook blijkt uit de toelichting op het plan 'Cereslaan-West'. De stedenbouwkundige plankaart die bij het ontwerpbestemmingsplan zit, wijkt echter af van het eerdere stedenbouwkundige ontwerp en landschapsontworp voor het gebied zoals dat was opgenomen als bijlage 2 bij de toelichting op 'Heesch West'. Concreet wordt gewezen op het vervallen van de nieuwe parallelweg ter ontsluiting van de nieuwe bedrijfskavels, waardoor al het verkeer van en naar de meest oostelijke kavels nu over de Voorste Groes en de Vismeerstraat rijdt. Hieraan liggen de woningen van reclamanten sub 1 en sub 2. De ontwikkelingen 'Heesch West' en 'Cereslaan-West' zijn niet in hun onderlinge samenhang beoordeeld waar het de negatieve gevolgen voor de woningen van reclamanten sub 1 en 2 betreft. Er wordt vrijwel geen aandacht besteed aan hun gerechtvaardigde belangen. Het plan kan alleen al daarom niet ongewijzigd worden vastgesteld.
2. Er wordt in de aanmeldnotitie m.e.r. gesteld dat een aantal panden wordt gesloopt en dat deze alle in eigendom zijn van de gemeenschappelijke regeling. Echter is het perceel met opstallen aan de Voorste Groes 18a thans (nog) in eigendom van reclamant sub 3.
3. Voor reclamanten geldt dat eveneens geen rekening is gehouden met hun belangen, waar het de richtafstanden in het kader van milieuzonering betreft. De bedrijfswoningen van reclamanten zijn, zonder nadere onderbouwing, buiten beschouwing gelaten. Er wordt verwezen naar een motivering in het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Bernheze' uit 2013, maar wat die inhoudt of waarom die nog altijd gebruikt kan worden, wordt niet vermeld. Er wordt uit de toelichting op het plan uit 2013 geciteerd.

Reclamanten stellen dat er een duidelijk verschil is met toen, dat is gelegen in het feit dat het plan van 2013 grotendeels een conserverend plan betrof en het onderhavige plan juist een ontwikkeling mogelijk maakt in de directe nabijheid van woningen.

Er geldt volgens de VNG-brochure voor een bedrijf in milieucategorie 3.2 een richtafstand van 50 m in gemengd gebied. Deze afstand wordt ten opzichte van de woningen van reclamanten volstrekt niet in acht genomen en het is niet duidelijk waarom er sprake zou zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In het verleden is bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het toestaan van een nieuw bedrijfsperceel aan de Vismeerstraat, terecht wel uitgegaan van de richtafstanden uit de VNG-brochure. Het plan is op dit punt niet zorgvuldig voorbereid.
4. Uit de voor het bestemmingsplan 'Heesch West' uitgevoerde onderzoeken volgt dat de geluidbelasting op de woningen van reclamanten al zeer hoog is. Als gevolg van de aanleg van de Verlengde Bosschebaan zal de geluidbelasting alleen maar groter worden. Er is in de onderzoeken voor 'Heesch West' ten onrechte geen rekening gehouden met de extra geluidbelasting als gevolg van onderhavig plan.

Beide plannen zijn steeds afzonderlijk beoordeeld. Daarbij komt dat er in het

geheel geen rekening is gehouden met de richtafstanden tussen de nieuwe bedrijfspercelen en de bedrijfswoningen van reclamanten. Ook andere negatieve effecten voor de woon- en leefomgeving hadden beoordeeld moeten worden, zoals geur- en stofoverlast etc. Dat is niet gebeurd, terwijl nu al geuroverlast wordt ervaren van een bedrijf aan de Bosschebaan. Zou een integraal onderzoek naar deze aspecten worden uitgevoerd, dan kan dat alleen tot resultaat hebben dat geen sprake meer zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5. De raad kan het plan niet vaststellen als de woningen van reclamanten worden gehandhaafd. Er dient of van de vaststelling van het plan te worden afgezien, of de woningen van reclamanten dienen in eigendom te worden verworven en deze een bestemming geven waarin wonen niet langer mogelijk is.
6. Voor reclamant sub 4 is van belang dat haar perceel deugdelijk ontsloten blijft. Zij vraagt zich af of de voorgestane ontsluiting geschikt is voor het vrachtverkeer van en naar haar bedrijf. Het is onduidelijk hoe met de conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek van Goudappel (bijlage 4) wordt omgegaan. In elk geval zou de nieuwe aansluiting iets meer in noordelijke richting opgeschoven of uitgebreid moeten worden, zodat deze direct tegenover de in- en uitrit van reclamant sub 4 komt te liggen en er niet onnodig nog een extra bocht gemaakt hoeft te worden.

Reactie

1. Reclamant stelt dat het reeds vastgestelde bestemmingsplan Heesch West en het bestemmingsplan Cereslaan-West onlosmakelijk met elkaar samenhangen en niet in samenhang zijn beoordeeld. Wij zijn het daar niet mee eens.
 - a. De plannen sluiten qua begrenzing precies op elkaar aan. Beide plannen zijn nadrukkelijk ook in samenhang beschouwd. In de onderzoeken en beoordeling behorende bij het bestemmingsplan Heesch West is de uitbreiding van het bedrijventerrein Cereslaan-West reeds als autonome ontwikkeling beschouwd en waar nodig betrokken bij het beoordelen van cumulatieve effecten. Maar ook zonder Cereslaan-West is het bestemmingsplan Heesch West ruimtelijk aanvaardbaar. Datzelfde geldt voor de onderzoeken en beoordeling behorende bij het bestemmingsplan Cereslaan-West. Daarin is waar relevant het bestemmingsplan Heesch West als autonome ontwikkeling beschouwd, nu dit plan ook reeds is vastgesteld en in werking is getreden. Echter, waar relevant zijn ook de effecten van het plan beoordeeld ten opzichte van de feitelijke situatie. Ook zonder het bestemmingsplan Heesch West is de uitbreiding van het bedrijventerrein Cereslaan-West dan ook ruimtelijk aanvaardbaar en wenselijk.
 - b. De opmerking dat het stedenbouwkundig plan afwijkt van een in de bijlage van de toelichting van bestemmingsplan Heesch West opgenomen ruimtelijke opzet is overigens correct, er is voor kavelontsluiting van nieuwe kavels gekozen deze zoveel mogelijk op bestaande wegen in het bedrijventerrein aan te sluiten. Evenwel heeft dit voor de verkeersafwikkeling van de nieuwe bedrijfskavels voor reclamant geen negatieve gevolgen ten opzichte van de eerder variant waar reclamant naar verwijst. De in een eerdere verkavelingsstudie beoogde parallelweg als ontsluiting voor toe te voegen bedrijfskavels aan de zijde van de te verlengen Bosschebaan is inderdaad komen te vervallen. Deze parallelweg werd ook in die eerdere opzet niet aangesloten aan de te verlengen

Bosschebaan, waarmee ook in die situatie verkeer werd afgewikkeld naar Vismeerstraat en Voorste Groes. De door reclamant veronderstelde grotere verkeerstoename binnen het bedrijvengebied en direct nabij de woning van reclamant ten opzichte van de eerdere verkavelingsstudie is niet aan de orde. De in het plan opgenomen verkeersontsluiting leidt ook niet tot een andere afwikkeling van verkeer op de aansluitende wegen dan waar in eerdere verkavelingsopzet en verkeersonderzoeken van is uitgegaan.

2. De aanmeldnotitie zal op dit punt worden aangepast. Er zal worden vermeld dat de kadastrale percelen Heesch A 5534 en 5536 nog niet in eigendom zijn van de GR Heesch West (Voorste Groes 18a, zoals reclamant het perceel aanduidt, is een informeel adres; het betreft percelen met schuur, de percelen hebben geen formeel huisnummer). De bestemming van het perceel is met het bestemmingsplan Heesch West ook wegbestemd. Dat dat bestemmingsplan nog niet onherroepelijk is, maakt dit niet anders. De GR Heesch West zet zich overigens ook in voor verwerving van het perceel en heeft in dit kader ook voorbereiding voor een eventuele onteigening gestart. Redenen waarom deze omissie dan ook niet tot een andere conclusie in de mer-beoordelingsnotitie voor Cereslaan-West kan leiden.
3. De huidige situatie is een historisch gegroeide situatie met oudere bebouwingslinten en bedrijvigheid. Met het bestemmingsplan in 2013 is die bestaande situatie in juridisch-planologisch opzicht vastgelegd. Dat is een gegeven. Het bestemmingsplan Cereslaan-West beoogt dit niet actief te veranderen. In het plan is de verwachte toename op diverse aspecten onderzocht en uit de onderzoeken blijkt dat geen sprake is van een significante toename. Daarmee wordt de situatie aanvaardbaar geacht.
4. In het akoestisch deelonderzoek (2019, in het kader van de planvorming Heesch West) zijn zowel de huidige als de autonome situatie berekend. Zie pagina 280-281 voor industrielaawaai. De huidige situatie is zonder de uitbreiding van Cereslaan-West, de autonome situatie mét uitbreiding Cereslaan-West. Zie tabel 1, 1e en 2e kolom. Het verschil tussen de huidige en autonome situatie bedraagt ten hoogste 1,3 dB, en in de meeste gevallen slechts een paar honderdste. Dit verschil is dusdanig klein dat dit niet hoorbaar en niet significant is. Daarmee wordt de situatie aanvaardbaar geacht.

Adres	Geluidsbelasting Lden [dB]						
	Huidig	Autonoom	Alternatief 1/2	Vershil	Alternatief 3/4	Vershil	VKA
Voorste Groes 4	69,06	69,07	69,07	0,00	69,07	0,00	69,41
Voorste Groes 6	68,95	68,97	68,97	0,00	68,97	0,00	69,93
Voorste Groes 10	62,64	62,67	62,66	-0,01	62,66	-0,01	62,84
Voorste Groes 10a	61,02	62,34	62,29	-0,05	62,29	-0,05	62,44
Voorste Groes 12	56,54	68,11	68,10	-0,01	68,09	-0,02	68,60

Tabel 1: uitsnede deelonderzoek geluid Heesch West (2019), onderdeel industrielaawaai

- a. In het akoestisch onderzoek van Heesch West uit 2019 (bijlage 15 toelichting op bestemmingsplan Heesch West) is zowel de Verlengde Bosschebaan als Cereslaan West als autonome ontwikkeling meegenomen (in paragraaf 3.2 is dit benoemd onder 'geluidbronnen' en in paragraaf 3.4.4 is onderhavige uitbreiding als uitgangspunt benoemd). Uitgangspunt is geweest de voorgenomen maximale planologische mogelijkheden en er is gewerkt met oppervlaktebronnen. Ook is in dat onderzoek al rekening gehouden met de aanleg van de Verlengde Bosschebaan in paragraaf 4.2.2. Ook in bijlage 14 bij de toelichting op Heesch West, zijnde het deelonderzoek geluid, is eveneens rekening gehouden met de aanleg van nieuwe wegen, waaronder de Verlengde Bosschebaan in paragraaf 2.1.1. Daarmee is de geluidbelasting op de woningen van reclamanten al onderzocht. Uit het

onderzoek blijkt dat er geen significante verslechtering optreedt op de woningen van de reclamanten.

- b. Voor de betreffende woningen is bovendien, in verband met besluit hogere waarde, bij vaststelling van bestemmingsplan Heesch West voor de betreffende woningen aanvullend geluidsonderzoek uitgevoerd. Op basis van de bevindingen uit dit onderzoek worden aan reclamant mitigerende geluidsmaatregelen aangeboden.

Met de middelen dit bestemmingsplan mogelijk te maken bedrijfsactiviteiten wordt geen onaanvaardbare overlast ten gevolge van geur en/of stof voorzien. De uitbreiding is ruimtelijk aanvaardbaar geacht.

5. Zoals blijkt uit de beantwoording van de zienswijze onder punt 3 en 4, leidt de uitbreiding van het bedrijventerrein er niet toe dat er sprake is van een situatie waarin de bedrijfswoningen als zodanig niet zouden kunnen worden gehandhaafd. Er is ten slotte geen sprake van een significante verslechtering van het woon- en leefklimaat.
6. De nieuwe aansluiting van de westelijke parallelweg langs de Cereslaan is niet de enige mogelijkheid voor de bereikbaarheid van de bedrijven ter plaatse. De huidige aansluiting van deze parallelweg aan de noordzijde op de Cereslaan vervalt maar de parallelweg heeft daarnaast nog een bestaande aansluiting aan de zuidzijde van het terrein op de Bosschebaan. Hoewel de bereikbaarheid van bedrijven ter plaatse er niet geheel afhankelijk is een tweede aansluiting in et verleden afgestemd met de aanliggende bedrijven en uitgangspunt in het plan. Ter vervanging van de aansluiting aan de noordzijde wordt een nieuwe aansluiting tussen de westelijke parallelweg en de Cereslaan gerealiseerd als passend alternatief (zie bijlage 14 voor dit specifieke onderzoek). De bestaande aansluiting aan de noordzijde wordt niet buiten gebruik gesteld voordat de vervangende aansluiting beschikbaar is.

Het verschuiven van de aantakking van de parallelweg naar het noorden ter hoogte van de erfontsluiting van het bedrijfsperceel van reclamant is verkeerskundig niet wenselijk. Dat resulteert in een onoverzichtelijke verkeerssituatie waardoor de verkeersveiligheid verslechterd. Ook verminderd daardoor de opstelcapaciteit voor de verkeerslichten. Dat heeft een negatief effect op de verkeersafwikkeling. Met een dergelijke verschuiving wordt bovendien de afstand tussen de aantakking en de verkeerslichten verkleind waardoor de kans op blokkade van het kruisingsvlak bij de verkeerslichten als gevolg van wachtrijvorming (in zuidelijk rijrichting) toeneemt. Aantakking van de parallelweg op de Cereslaan verder naar het zuiden belemmert in veel mindere mate de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling van de verkeerslichten. Bij het ontwerp van de aantakking is rekening gehouden dat deze is te berijden door regulier vrachtverkeer. In de materiaalkeuze wordt ook rekening gehouden dat de weginrichting geschikt is voor incidenteel exceptioneel transport (overrijdbaarheid).

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassingen in het vast te stellen bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aanpassingen:

- De bijlage 'Aanmeldnotitie m.e.r.' wordt gecorrigeerd ten aanzien van de eigendom van het de kadastrale percelen Heesch A 5534 en 5536 van reclamant sub 3.

3. Overzicht van ambtshalve wijzigingen en wijzigingen ingevolge zienswijze(n) Cereslaan-West

3.1. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Als gevolg van de zienswijzen is het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan als volgt gewijzigd:

Toelichting

- De aanmeldnotitie m.e.r, wordt gecorrigeerd ten aanzien van de eigendom van de percelen Heesch A 5534 en 5536 van reclamant sub 3.

Bijlagen

- In het Beeldkwaliteitsplan is in hoofdstuk 7 (beeldkwaliteit kavels) toegevoegd ten aanzien van de zuidwestelijke kavel: *“De meest zuidwestelijke kavel (1) heeft de entree en voorgevel aan de Bosschebaan. Parkeerruimte ligt daarbij (overwegend) aan de achterzijde van het gebouw. Langs de weg worden deels blokhagen aangeplant. Hiermee wordt ook bij dit kavel parkeren aan het zicht onttrokken.”*

Regels

- In hoofdstuk 2 Bestemmingsregels, Artikel 3 Bedrijf, lid 3.2.1 is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - gevellijn-1’ of ‘specifieke bouwaanduiding - gevellijn-2’ (resp. in lijn met de voorgevellijnen zoals opgenomen in paragraaf 7.5 het beeldkwaliteitsplan en de meest zuidwestelijke kavel) minimaal en maximaal één gebouw in deze lijn gebouwd dient te worden.
- In hoofdstuk 2 Bestemmingsregels, Artikel 3 Bedrijf, lid 3.2.1 is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - gevellijn-1’ aan deze zijde (resp. de gevels langs de Bosschebaan) een gevel dient te worden gebouwd die representatief is. Bij de beoordeling van de representativiteit van deze gevel houdt het college van burgemeester en wethouders rekening met hetgeen is beschreven in paragraaf 7.6 van het Beeldkwaliteitsplan, welke tegelijkertijd met de vaststelling van dit bestemmingsplan als beleidsregel wordt vastgesteld.

Verbeelding

- Op de verbeelding is de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - gevellijn-1’ opgenomen, in lijn met de voorgevellijnen zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan.
- Op de verbeelding is de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - gevellijn-2’ opgenomen aan de zuidzijde van het meest zuidwestelijke perceel.

- De verbeelding (plangrens) wordt in overeenstemming gebracht met de te verplaatsen ontsluiting:



3.2. Ambtshalve wijzigingen

Daarnaast zijn er enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Hierna is een overzicht gegeven van die wijzigingen.

Toelichting

- In het plan is verduidelijkt dat bestemmingsplan Cereslaan-West onder de vigeur van de Wro wordt vastgesteld.
- Waar nodig zijn beleidskaders geactualiseerd en is de juiste datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet (per 1 januari 2024) doorgevoerd.
- Diverse afbeeldingen zijn aangepast in overeenstemming met het actuele stedenbouwkundige plan en de verbeelding.
- Er zijn enkele ondergeschikte wijzigingen doorgevoerd, waaronder in de naam, datum en status van het plan.

Bijlagen

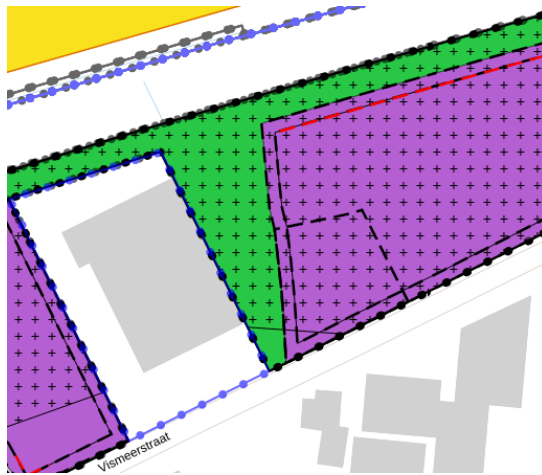
- De diverse rapportages die als bijlage bij de toelichting zijn opgenomen, zijn aangepast in overeenstemming met het huidige stedenbouwkundige plan en de verbeelding.
- De Aerius-bijlage bij het stikstofonderzoek is geactualiseerd. De conclusies in het rapport wijzigen niet.
- Het nadere onderzoek naar de ontsluiting van de westelijke parallelweg is toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting (onderzoek Goudappel, 5 december 2023, kenmerk: 015912.20230915.N1.03)
- Het stedenbouwkundig plan is aangepast, waarbij de plangrens in lijn is gebracht met de aangepaste bestemmingsplangrens (gewijzigde ontsluiting oostzijde; parallelweg bij Cereslaan), de groene driehoek centraal in het plangebied krijgt ter plaatse van de Vismeerstraat een bredere entree en een aantal meer ondergeschikte aanpassingen in de beeldkwaliteit van de kavels is aangepast.

Regels

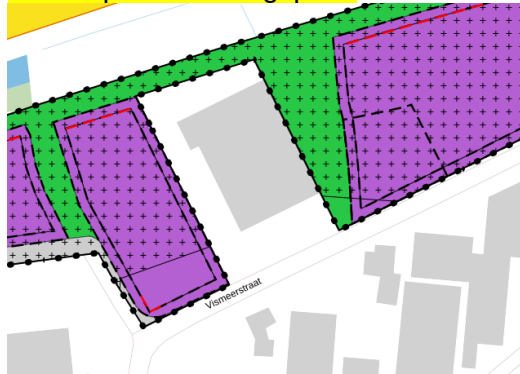
- Het identificatienummer is aangepast: NL.IMRO.1721.BPCeresInwestH-vg01
- Het persoonsgebonden overgangsrecht in artikel 11.1 uit het ontwerpbestemmingsplan is geschrapt, omdat deze gronden inmiddels eigendom zijn van de ontwikkelende partij en het overgangsrecht niet langer aan de orde is.
- Bijlage 2 bij de regels, het Beeldkwaliteitsplan, is vervangen door de actuele versie.

Verbeelding

- De groene driehoek centraal in het plangebied is verbreed, in lijn met het stedenbouwkundig plan:



Ontwerpbestemmingsplan:





Achtergrondrapport verkeer MER Heesch West

Verkeersmodelactualisatie en
planoptimalisatie

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Status

© Copyright Goudappel

Gemeenschappelijke Regeling Heesch West

Achtergrondrapport verkeer MER Heesch West

006964.20210222.R1.03

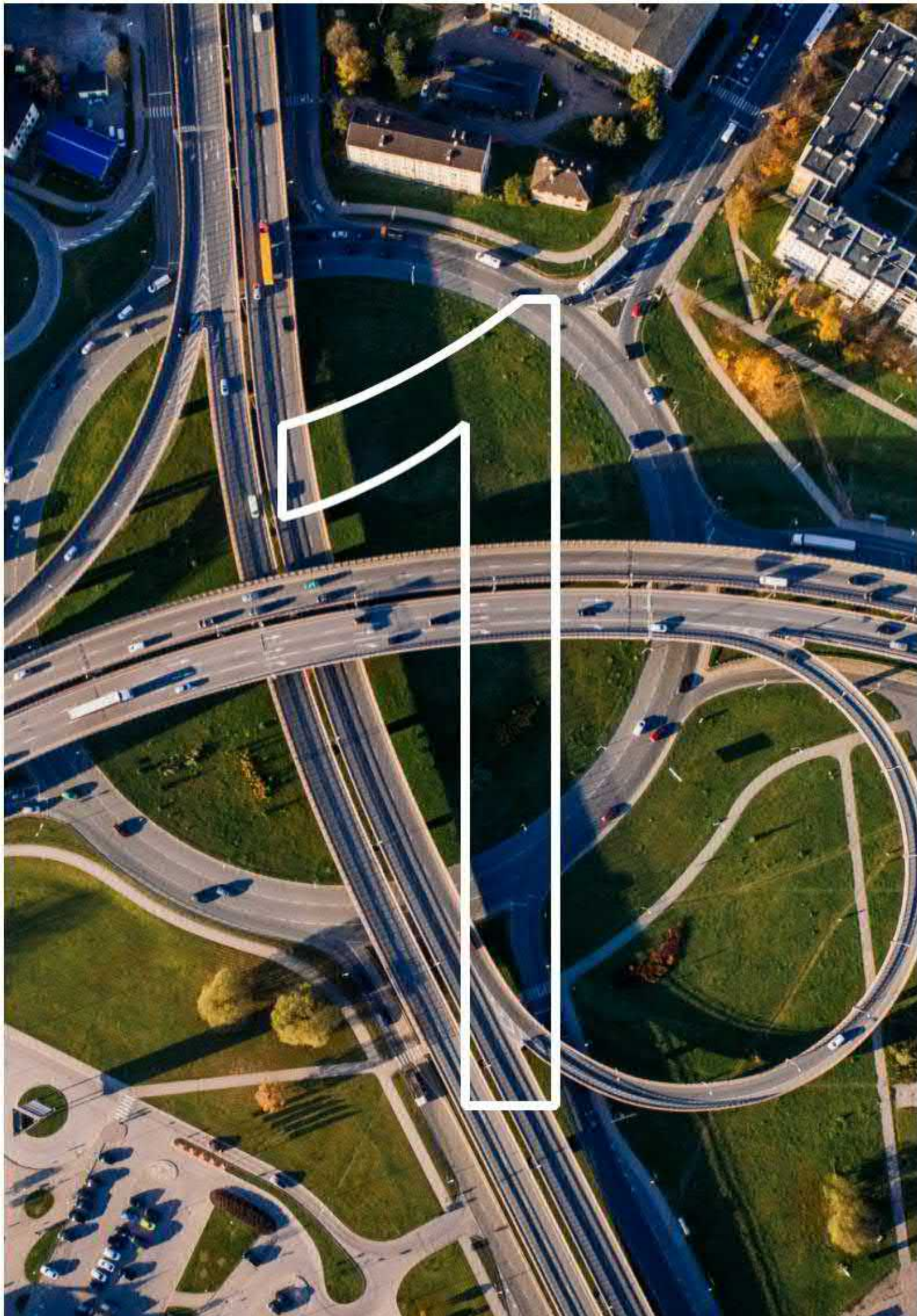
7 mei 2021



definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Leeswijzer	6
2. Uitgangspunten	8
2.1 Plan	8
2.2 Verkeersmodel	9
3. Beoordelingskader en wijze van beoordelen	11
3.1 Toetsingskader	11
3.1.1 Criteria effectbepaling verkeer	12
4. Referentie	17
4.1 Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid (bedrijventerrein)	17
4.2 Verkeersveiligheid	23
5. Effectbeoordeling	26
5.1 Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid (bedrijventerrein)	26
5.2 Verkeersveiligheid	36
6. Beoordeling voorkeursalternatief	40



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In mei 2019 is het achtergrondrapport verkeer MER Heesch West opgeleverd. Bij het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het projectspecifieke verkeersmodel Heesch west. Hieraan ligt het verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch (BBMA2014) ten grondslag. De afgelopen jaren is de provincie Noord-Brabant bezig geweest met het opstellen van nieuwe regionale verkeersmodellen (BBMA2018). Om de zorgvuldigheid/keuzes in het onderzoek verder te verstevigen heeft De Gemeenschappelijke Regeling Heesch West aangegeven een update van het verkeersonderzoek Heesch West uit te willen voeren aan de hand van het nieuwe verkeersmodel. Ook de verdere optimalisatie van de verkeersstructuur is aanleiding voor nieuwe verkeersmodelberekeningen. In voorliggende rapportage zijn de verkeerseffecten van het voorkeursalternatief Heesch West beschreven.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de beleidsuitgangspunten en de uitgangspunten ten aanzien van de effectbeoordeling voor de verkeerskundige aspecten. De wijze van effectbeoordeling komt in hoofdstuk 3 aan de orde. Hierbij wordt ingegaan op het beoordelingskader en de wijze van beoordelen. Hoofdstuk 4 beschrijft de referentiesituatie en in hoofdstuk 5 vindt de effectbeoordeling plaats van het voorgenomen plan. In hoofdstuk 6 zijn ten slotte de conclusies van de effectbeoordeling samengevat.



2. Uitgangspunten

2.1 Plan

Om het effect van het plan op de omgeving inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van het verkeersmodel. Hiermee kan de verkeerssituatie voor verschillende situaties in beeld worden gebracht en zodoende het effect van het plan worden bepaald. Het planeffect is de situatie zonder plan, de referentiesituatie vergeleken met de plansituatie. Hierbij wordt het jaar 2030 als planhorizon gehanteerd.

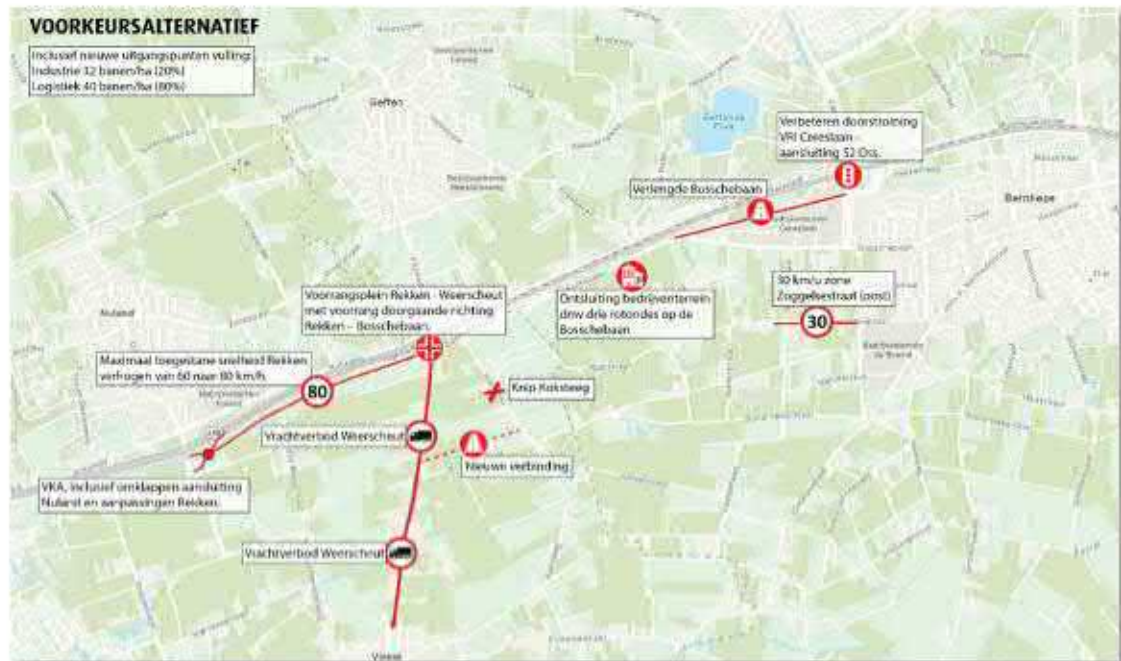
In het voorgaand verkeersonderzoek ten behoeve van het MER Heesch West is een voorkeursalternatief bepaald. In het voorkeursalternatief zijn verkeerskundige maatregelen opgenomen om de verkeersafwikkeling van en naar Heesch West te optimaliseren en negatieve effecten op de omgeving te voorkomen, dan wel te beperken. Voor de plansituatie is uitgegaan van het voorkeursalternatief Heesch West, met de volgende uitgangspunten voor het regionale bedrijventerrein:

- Ontwikkeling Heesch West:
 - 32 banen per ha industrie
 - 40 banen per ha logistiek

In het voorkeursalternatief zijn onderstaande infrastructurele maatregelen opgenomen:

- Optimalisatie 'omklappen aansluiting Nuland Rekken'
- Maximaal toegestane snelheid Rekken verhogen van 60 naar 80 km/h
- Vrachtverbod Weerscheut
- Voorrangsp plein Rekken – Weerscheut met voorrang doorgaande richting Rekken – Bosschebaan
- Knip Koksteeg
- Nieuwe verbinding Ruitersdam
- Ontsluiting bedrijventerrein d.m.v. drie rotondes op de Bosschebaan
- Verlengde Bosschebaan
- Verbeteren doorstroming VRI Cereslaan – aansluiting 52 Oss
- Snelheidsverlaging Zoggelsestraat

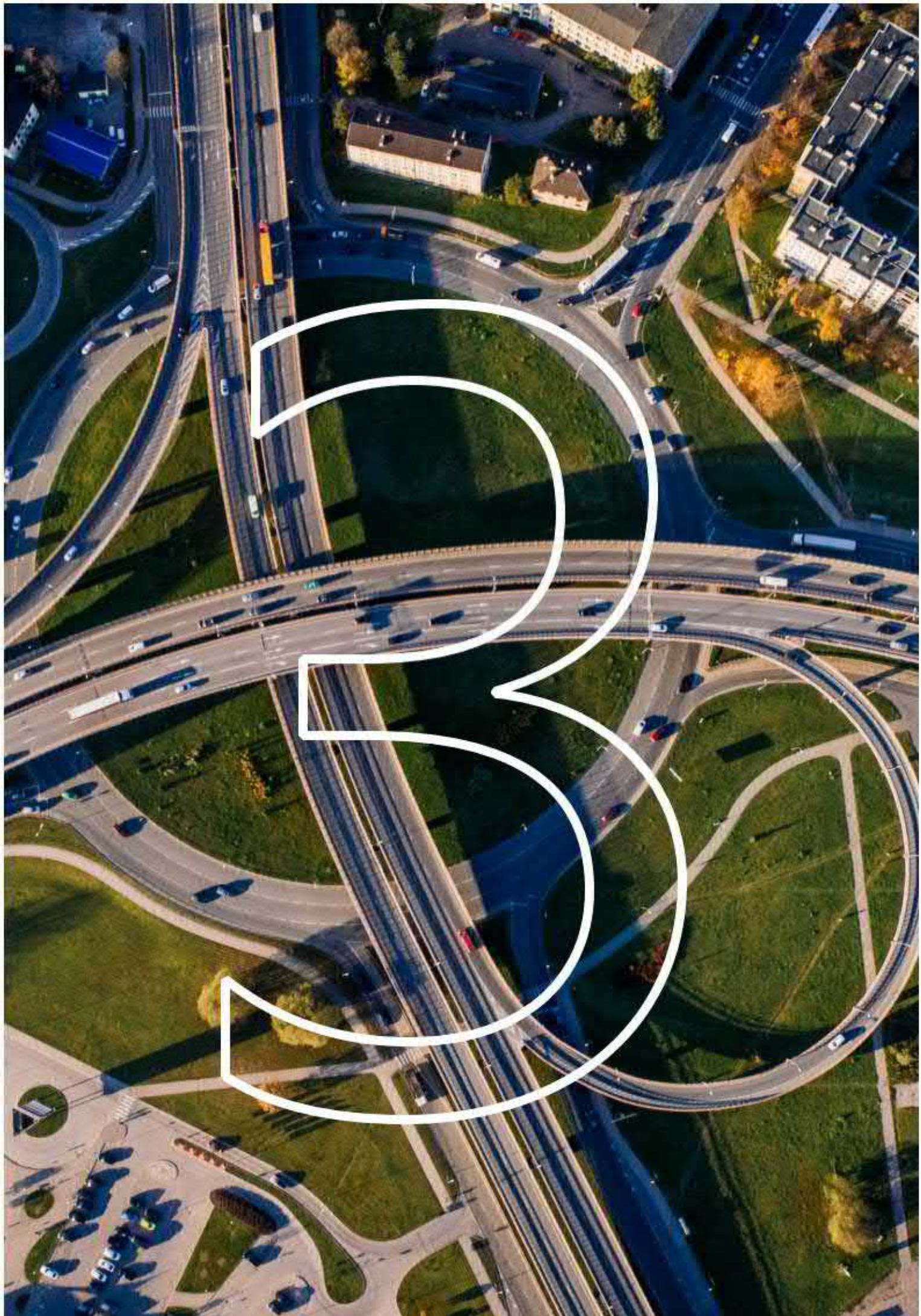
Het voorkeursalternatief is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Voorkeursalternatief Heesch West.

2.2 Verkeersmodel

In het onderzoek is gebruik gemaakt van het vigerend verkeersmodel van de regio Noordoost (BBMA2018). Het verkeersmodel is voor het verkeersonderzoek projectspecifiek gemaakt. De huidige situatie is gekalibreerd op tellingen. Daarnaast is de input van het verkeersmodel gecontroleerd (ruimtelijk en infrastructureel) door de gemeente 's-Hertogenbosch, Oss en Bernheze en zijn de laatste inzichten op het gebied van verkeer en vervoer (in het plangebied) opgenomen in het verkeersmodel.



3. Beoordelingskader en wijze van beoordelen

3.1 Toetsingskader

In voorliggend hoofdstuk is het toetsingskader nader toegelicht. In de actualisatie van het verkeersonderzoek ligt de focus met name op de kwantitatieve beoordeling van de verkeerseffecten. De aspecten en de criteria waarop in het verkeersonderzoek is getoetst, zijn weergegeven in tabel 3.1.

Aspecten	Criteria		Methodiek
(Externe) verkeerseffecten	Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid (bedrijventerrein)	Effect verkeersstromen	1. Wijziging verkeersintensiteiten
		Vertraging	2. Filebeelden ochtend- en avondspits
		Onderliggend wegennet	3. Afwikkeling relevantie kruispunten in omgeving plangebied
		Langzaam verkeer	4. Oversteekbaarheid wegvakken (bedrijventerrein)
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Veilige inrichting wegen en oversteekbaarheid	5. Oversteekbaarheid langzaam verkeer
			6. Veiligheid vormgeving en gebruik

Tabel 3.1: Criteria beoordeling effecten verkeer.

Na het bepalen en beschrijven van de effecten worden deze vertaald naar een score. Voor de effectbeoordeling wordt voor alle verkeersthema's gebruik gemaakt van de volgende 5-puntsschaal.

beoordeling	score
positief effect	++
licht positief effect	+
geen effect	0
licht negatief effect	-
negatief effect	--

Tabel 3.2: Effectbeoordeling verkeer ten opzichte van de referentiesituatie

3.1.1 Criteria effectbepaling verkeer

De varianten zijn geanalyseerd en beoordeeld op de aspecten 'externe verkeerseffecten', en 'verkeersveiligheid'. Hierna is uitgewerkt hoe wij de verschillende onderdelen beoordelen.

1 - Wijziging verkeersintensiteiten

Methode van onderzoek

Met het verkeersmodel is de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling in beeld gebracht inclusief de verdeling en verschuiving van verkeersstromen. Daarbij zijn de belangrijkste verschillen in beeld gebracht.

Wijze van beoordelen

De voorgenomen ontwikkeling moet zich afwikkelen via de wegen nabij het plangebied ten zuiden van de A59 die geschikt zijn voor LZV's (langere en zwaardere voertuigen). Op de overige wegen van het bedrijventerrein is een aangepast rijgedrag noodzakelijk. De planvariant scoort negatief ten opzichte van de referentie, indien sprake van een significante toename van verkeer op andere wegen.

2 - Filebeelden ochtend- en avondspits

Methode van onderzoek

De doorstroming op de Rijksweg wordt bepaald aan de hand van filekaartbeelden

Wijze van beoordelen

De verkeersbeelden geven weer op welke wegvakken congestie kan ontstaan tijdens de ochtend- en avondspitsperiode, en geeft tevens de verwachte ernst van de congestie aan. De weergave van de kleuren is gebaseerd op de bekende filebeelden-kaarten van Google Maps, waarbij een donkere rode tint staat voor ernstige congestie. De mate van congestie is gebaseerd op het verschil tussen de gereden snelheid en de maximaal toegestane snelheid op het wegvak.

3 - Verkeersafwikkeling kruispunten

Methode van onderzoek

De mate van verkeersafwikkeling op kruispunten wordt bepaald aan de hand van kruispuntberekeningen. Hieruit blijkt de afwikkelingskwaliteit.

Wijze van beoordelen

Als de cyclustijd van een geregelde kruising groter is dan de algemeen aanvaardbare tijd van 120 seconden is er sprake van een doorstromingsknelpunt. Voor (enkelstrooks)rotondes bepaalt de gemiddelde verliestijd de afwikkelingskwaliteit.

afwikkeling kruispunt	VRI (cyclustijd)
Goed	< 120 seconden
Matig	kwalitatief
Slecht	> 120 seconden

Tabel 3.3: Beoordeling doorstroming kruispunten

	Hoofdrichting		Zijrichting	
	Motorvoertuigen	Fiets/voetganger	Motorvoertuigen	Fiets/voetganger
Goed	0-25 sec	0-10 sec	0-40 sec	0-20 sec
Redelijk/matig	25-45 sec	10-20 sec	40-60 sec	20-40 sec
Slecht	> 45 sec	> 20 sec	> 60 sec	> 40 sec

Tabel 3.4: Grenswaarden gemiddelde verliestijd (sec) op voorrangskruispunten en rotondes

4/5 - Oversteekbaarheid



Methode van onderzoek

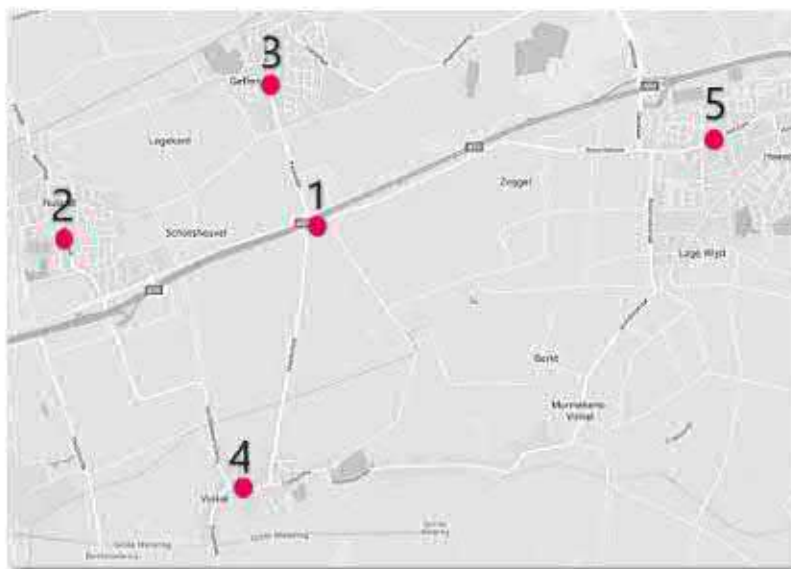
De kwalificatie voor de wachttijd voor voetgangers is bepaald op basis van de Haes methode (ASVV 2004). De wachttijd op het wegvak Bosschebaan (3) en in de dorpskernen (4) wordt bepaald in de spitsperiodes.

Wijze van beoordelen

Indien de wachttijd in seconden leidt tot een slechte tot zeer slechte beoordeling op oversteekbaarheid is sprake van een negatieve beoordeling op dit aspect.

oversteekbaarheid	
wachttijd (in seconden)	beoordeling
2	goed
2-8	redelijk
8-15	matig
15-30	slecht
>=30	zeer slecht

Tabel 3.5: Beoordeling oversteekbaarheid wegvakken



Figuur 3.1: Locaties: mate van oversteekbaarheid Bosschebaan en dorpskernen.



6 - Functie en gebruik

Methode van onderzoek

De verkeersveiligheid is in beeld gebracht door een kwalitatieve toetsing uit te voeren van het toekomstige gebruik en de functie en vormgeving van de wegen in de directe omgeving van het plangebied (voor zover het planeffect reikt).

Wijze van beoordelen

Als de intensiteit op een wegvak hoger is dan wat passend is bij de wegfunctie en huidige inrichting, is sprake van een verkeersveiligheidsknelpunt. Voor de erftoegangswegen (30 en 60 km/h-wegen) binnen het studiegebied is getoetst of de berekende intensiteiten binnen de gewenste waarde vanuit Duurzaam Veilig vallen ('streefwaarde').

	buiten de bebouwde kom	binnen de bebouwde kom
type weg	erftoegangsweg	erftoegangsweg
wettelijke snelheid	60 km/h	30 km/h
streefwaarde intensiteit	6.000 mvt/etm	4.000 mvt/etm

Tabel 3.6: Streefwaarde intensiteiten per wegcategorie - Streefwaarde Duurzaam Veilig en ervaringscijfers Goudappel Coffeng.

Uitgangspunt is dat de preventieve verkeersveiligheid niet mag verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie. Er is een toetsing gedaan voor de

erftoegangswegen of het gebruik (intensiteit) passend is bij de functie. Wanneer blijkt dat er ten opzichte van de referentiesituatie een toename is van het aantal erftoegangswegen waar dit niet in balans is, scoort deze negatief.



4. Referentie

4.1 Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid (bedrijventerrein)

1 – Wijziging verkeersintensiteiten

Motorvoertuigen

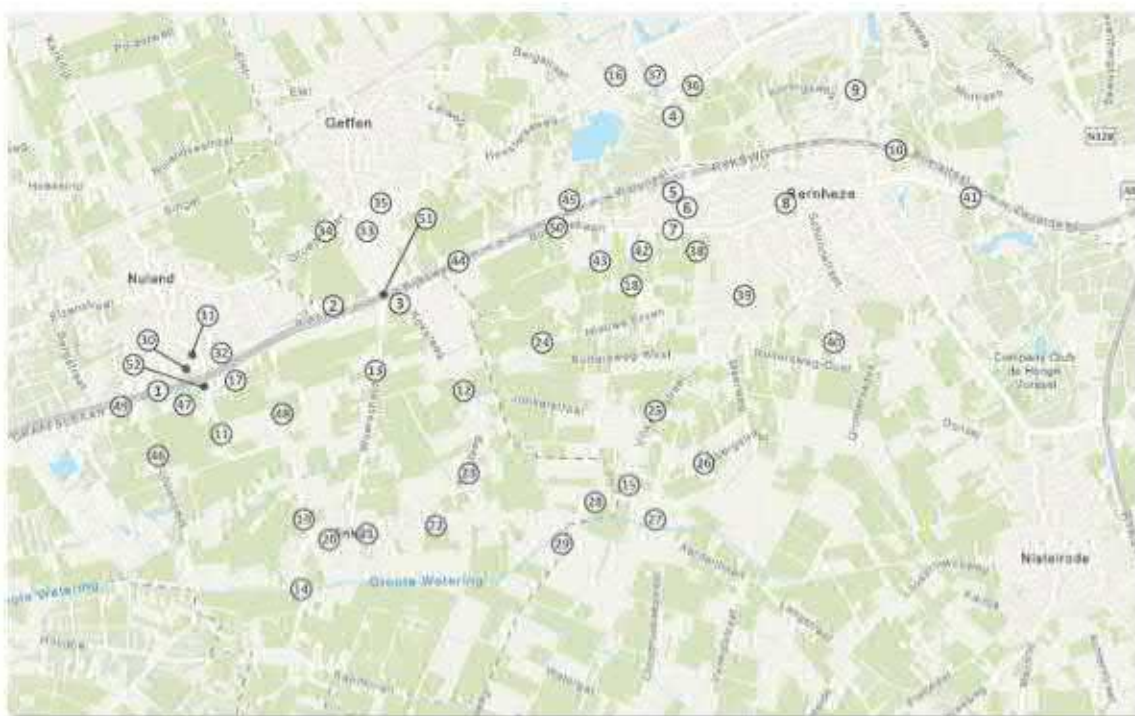
In de referentie situatie 2030 is een groei van het aantal verkeersbewegingen in het studiegebied ten opzichte van de huidige situatie waarneembaar. Met name op de Rijksweg, A59, wordt het drukker als gevolg van de autonome groei. Het aantal verkeersbewegingen neemt met circa 12.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) toe.

Op het onderliggende wegennet zijn de grootste toenames van verkeer waarneembaar direct nabij de aansluitingen met de Rijksweg, Cereslaan (+4.800 mvt/etm), Ruwaardsingel (+2.900 mvt/etm) en Heihoeksingel (+2.000 mvt/etm) nabij aansluiting Oss. En op de Rijksweg (+1.400 mvt/etm) en Van Rijckevorselweg (+1.500 mvt/etm) nabij aansluiting Nuland. Bij de ontsluiting van de kern Heesch (ten zuiden van aansluiting Oss) is de grootste toename waarneembaar op de Kruishoekstraat (+4.000 mvt/etm) als gevolg van autonome groei en de woningbouwontwikkeling De Erven. De verschuiving van aantallen motorvoertuigen zijn weergegeven in tabel 4.1.

Nr.	Straatnaam	Huidige situatie	Referentie situatie 2030	Toename/afname Absoluut	Toename/afname Relatief
1	A59 ten W van Nuland	84.400	96.400	12.000	14%
2	parallelweg ten N van A59	4.400	5.400	1.000	23%
3	Bosschebaan langs A59	3.300	4.000	700	21%
4	Cereslaan ten N van A59	29.200	34.000	4.800	16%
5	aansluiting Bosschebaan op Cereslaan	0	0		
6	Cereslaan ten Z van A59 (6)	10.400	13.700	3.300	32%
7	(Oude) Bosschebaan ten W van Cereslaan	3.400	4.300	900	26%
8	(Oude) Bosschebaan ten O van Cereslaan	7.300	7.200	-100	-1%
9	Nieuwe Heescheweg	10.400	10.400	0	0%
10	A59 ten O van Heesch	68.600	80.400	11.800	17%
11	Van Rijckevorselweg	2.700	2.700	0	0%
12	Koksteeg	600	800	200	33%
13	Weerscheut ten N van Vinkel	1.800	1.900	100	6%

14	Brugstraat ten Z van Vinkel	2.800	2.900	100	4%
15	Vinkelsestraat	2.600	3.000	400	15%
16	Heesterseweg	5.400	6.100	700	13%
17	Rekken	600	1.000	400	67%
18	Zoggelsestraat Heesch	600	600	0	0%
19	Rijckevorselstraat (Vinkel)	2.700	2.600	-100	-4%
20	Brugstraat centrum Vinkel	3.700	3.700	0	0%
21	Lindenlaan Vinkel	1.000	1.000	0	0%
22	Vinkelsestraat	1.100	1.100	0	0%
23	Koksteeg Vinkel	200	200	0	0%
24	Zoggelsestraat Heesch-West	300	400	100	33%
25	Vinkelsestraat Heesch	2.400	2.700	300	13%
26	Vosbergstraat	1.400	1.200	-200	-14%
27	Loosbroeksestraat	2.000	2.600	600	30%
28	Vinkelsestraat	1.300	1.300	0	0%
29	Bleekseweg	200	100	-100	-50%
30	Rijksweg hotel Nuland	7.500	9.200	1.700	23%
31	Dorpsstraat	4.200	3.600	-600	-14%
32	Rijksweg in Nuland	6.000	7.400	1.400	23%
33	Papendijk	4.800	5.500	700	15%
34	Groenstraat	2.000	1.500	-500	-25%
35	Heesterseweg in Geffen	2.800	3.000	200	7%
36	Ruwaardsingel	16.700	19.600	2.900	17%
37	Heihoeksingel	15.800	17.800	2.000	13%
38	Kruishoekstraat	2.900	6.900	4.000	138%
39	Vinkelsestraat Heesch	1.800	1.500	-300	-17%
40	Ruitersweg-Oost	2.900	3.000	100	3%
41	Graafsebaan	4.200	4.000	-200	-5%
42	Bunderstraat	500	500	0	0%
43	Achterste Groes	100	100	0	0%
44	A59 centraal	81.200	93.000	11.800	15%
45	Waterlaan /Rijksweg	1.200	1.700	500	42%
46	Coppensdijk	3.100	3.400	300	10%
47	Coppensdijk in verlengde Rekken	4.000	4.500	500	13%
48	Nulandse Weerscheut	300	400	100	33%
49	Rijksweg zuid	2.000	2.100	100	5%
50	Bosschebaan centraal	2.800	3.400	600	21%
51	Weerscheut onder A59	3.600	4.500	900	25%
52	Van Rijckevorselweg bij A59	8.500	10.000	1.500	18%

Tabel 4.1: Aantal motorvoertuigen per etmaal basisjaar en referentie 2030 op relevante wegvakken (afgerond op 100-tallen).



Figuur 4.1: Relevante wegvakken in het studiegebied.

Vrachtverkeer

In het studiegebied neemt het aantal vrachtbewegingen tussen de huidige situatie en de referentie situatie 2030 toe. De toename zit voornamelijk op de Rijksweg A59, met een toename van circa 3.000 vrachtbewegingen per etmaal. Op het onderliggend wegennet is de grootste toename van het vrachtverkeer waarneembaar nabij de aansluitingen op de Rijksweg, Rijksweg (+200 vracht/etmaal), Ruwaardsingel (+400 vracht/etmaal) en Cereslaan (+300 vracht/etmaal). De verschuivingen het vrachtverkeer zijn weergegeven in tabel 4.2.

Nr.	Straatnaam	Huidige situatie	Referentie situatie 2030	Toename/afname Absoluut	Toename/afname Relatief
1	A59 ten W van Nuland	12.500	15.500	3.000	24%
2	parallelweg ten N van A59	300	400	100	33%
3	Bosschebaan langs A59	300	300	0	0%
4	Cereslaan ten N van A59	3.200	3.500	300	9%
5	aansluiting Bosschebaan op Cereslaan	0	0		
6	Cereslaan ten Z van A59 (6)	1.400	1.700	300	21%
7	(Oude) Bosschebaan ten W van Cereslaan	300	500	200	67%
8	(Oude) Bosschebaan ten O van Cereslaan	700	700	0	0%
9	Nieuwe Heescheweg	1.100	1.100	0	0%

10	A59 ten O van Heesch	11.500	14.400	2.900	25%
11	Van Rijckevorselweg	200	200	0	0%
12	Koksteeg	100	100	0	0%
13	Weerscheut ten N van Vinkel	100	100	0	0%
14	Brugstraat ten Z van Vinkel	300	300	0	0%
15	Vinkelsestraat	300	300	0	0%
16	Heesterseweg	1.000	1.000	0	0%
17	Rekken	100	100	0	0%
18	Zoggelsestraat Heesch	100	100	0	0%
19	Rijckevorselstraat (Vinkel)	200	200	0	0%
20	Brugstraat centrum Vinkel	300	300	0	0%
21	Lindenlaan Vinkel	200	200	0	0%
22	Vinkelsestraat	100	100	0	0%
23	Koksteeg Vinkel	100	100	0	0%
24	Zoggelsestraat Heesch-West	100	100	0	0%
25	Vinkelsestraat Heesch	300	300	0	0%
26	Vosbergstraat	200	200	0	0%
27	Loosbroeksestraat	300	300	0	0%
28	Vinkelsestraat	100	100	0	0%
29	Bleekseweg	<100	<100	0	0%
30	Rijksweg hotel Nuland	700	700	0	0%
31	Dorpsstraat	200	200	0	0%
32	Rijksweg in Nuland	400	600	200	50%
33	Papendijk	700	700	0	0%
34	Groenstraat	100	100	0	0%
35	Heesterseweg in Geffen	300	300	0	0%
36	Ruwaardsingel	1.500	1.900	400	27%
37	Heihoeksingel	1.900	1.800	-100	-5%
38	Kruishoekstraat	600	700	100	17%
39	Vinkelsestraat Heesch	200	100	-100	-50%
40	Ruitersweg-Oost	200	200	0	0%
41	Graafsebaan	400	300	-100	-25%
42	Bunderstraat	100	100	0	0%
43	Achterste Groes	<100	<100	0	0%
44	A59 centraal	12.400	15.300	2.900	23%
45	Waterlaan /Rijksweg	100	100	0	0%
46	Coppensdijk	300	300	0	0%
47	Coppensdijk in verlengde Rekken	300	300	0	0%
48	Nulandse Weerscheut	<100	<100		
49	Rijksweg zuid	<100	<100		
50	Bosschebaan centraal	200	300	100	50%
51	Weerscheut onder A59	400	300	-100	-25%
52	Van Rijckevorselweg bij A59	700	800	100	14%

Tabel 4.2: Aantal vrachtverkeer per etmaal basisjaar en referentie 2030 op relevante wegvakken (afgrond op 100-tallen).

2 - Filebeelden ochtend- en avondspits

In de Referentie situatie zijn vertragingen waarneembaar in het studiegebied. De vertragingen concentreren zich met name op de A59. In de ochtendspits, in de richting 's-Hertogenbosch en aansluiting Oss. En in de avondspits richting knooppunt Paalgraven en aansluiting Oss. Op het onderliggend wegennet zijn in de kernen Nuland, Vinkel, Geffen en Heesch geen vertragingen waarneembaar. In de kern Oss zijn in de ochtend- en avondspits vertragingen waarneembaar op de ontsluitende wegen zoals de Cereslaan, Ruwaardsingel en Singel 1940-1945. De vertragingen in de ochtendspits zijn in figuur 4.2 en in de avondspits in figuur 4.3 weergegeven.



Figuur 4.2: Filekaartbeeld Referentie 2030 – Ochtendspits.



Figuur 4.3: Filekaartbeeld Referentie 2030 – Avondspits.

3 - Verkeersafwikkeling kruispunten

In het studiegebied is de verkeersafwikkeling van de kruispunten van belang. De mate van verkeersafwikkeling is inzichtelijk gemaakt in het Voorkeursalternatief Heesch West. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de verkeersafwikkeling acceptabel moet zijn in het Voorkeursalternatief. Hierdoor kan worden aangenomen dat de mate van verkeersafwikkeling, bij een overeenkomstige vormgeving als in het Voorkeursalternatief, de mate van verkeersafwikkeling in de referentie situatie ook acceptabel is.

4 - Oversteekbaarheid bedrijventerrein

In de huidige situatie is de Bosschebaan 7,5 meter breed, zonder oversteekvoorziening. Een voetganger moet hierdoor de oversteek in één keer maken. De gemiddelde wachttijd voor een voetganger om de Bosschebaan over te steken is circa 6 seconden. Voor een ongeregelde oversteek wordt deze oversteek als 'redelijk' beoordeeld.



Figuur: 4.4: Huidige situatie Bosschebaan (bron: Cyclomedia).

Nr.	Wegvak	Breedte weg (meter)	Wachttijd OS (sec.)	Wachttijd AS (sec.)
1	Bosschebaan	7,5	4,9	5,7

Tabel: 4.3: Mate van oversteekbaarheid (referentie) Bosschebaan.

4.2 Verkeersveiligheid

5 – Oversteekbaarheid dorpskernen

Rondom het plangebied is de oversteekbaarheid van de wegvakken in het centrum van de omliggende kernen getoetst. Hieruit komt naar voren dat in de referentiesituatie in de kern Nuland de oversteekbaarheid 'goed' scoort met een gemiddelde wachttijd van minder dan 2 seconden. In Geffen, Vinkel en Heesch ligt de gemiddelde wachttijd op respectievelijk 4,6, 3,0 en 2,4 seconden. Hiermee scoort de oversteekbaarheid in deze centrumgebieden 'redelijk'.

Nr.	Wegvak	Breedte weg (meter)	Wachttijd OS (sec.)	Wachttijd AS (sec.)
2	Dorpsstraat, Nuland	6	0,5	1,0
3	Papendijk, Geffen	7,5	1,7	4,6
4	Brugstraat, Vinkel	6	1,7	3,0
5	Het Dorp, Heesch	4 (enkele strook)	0,9	2,4

Tabel: 4.4: Mate van oversteekbaarheid (referentie) in dorpskernen

6 - Functie en gebruik

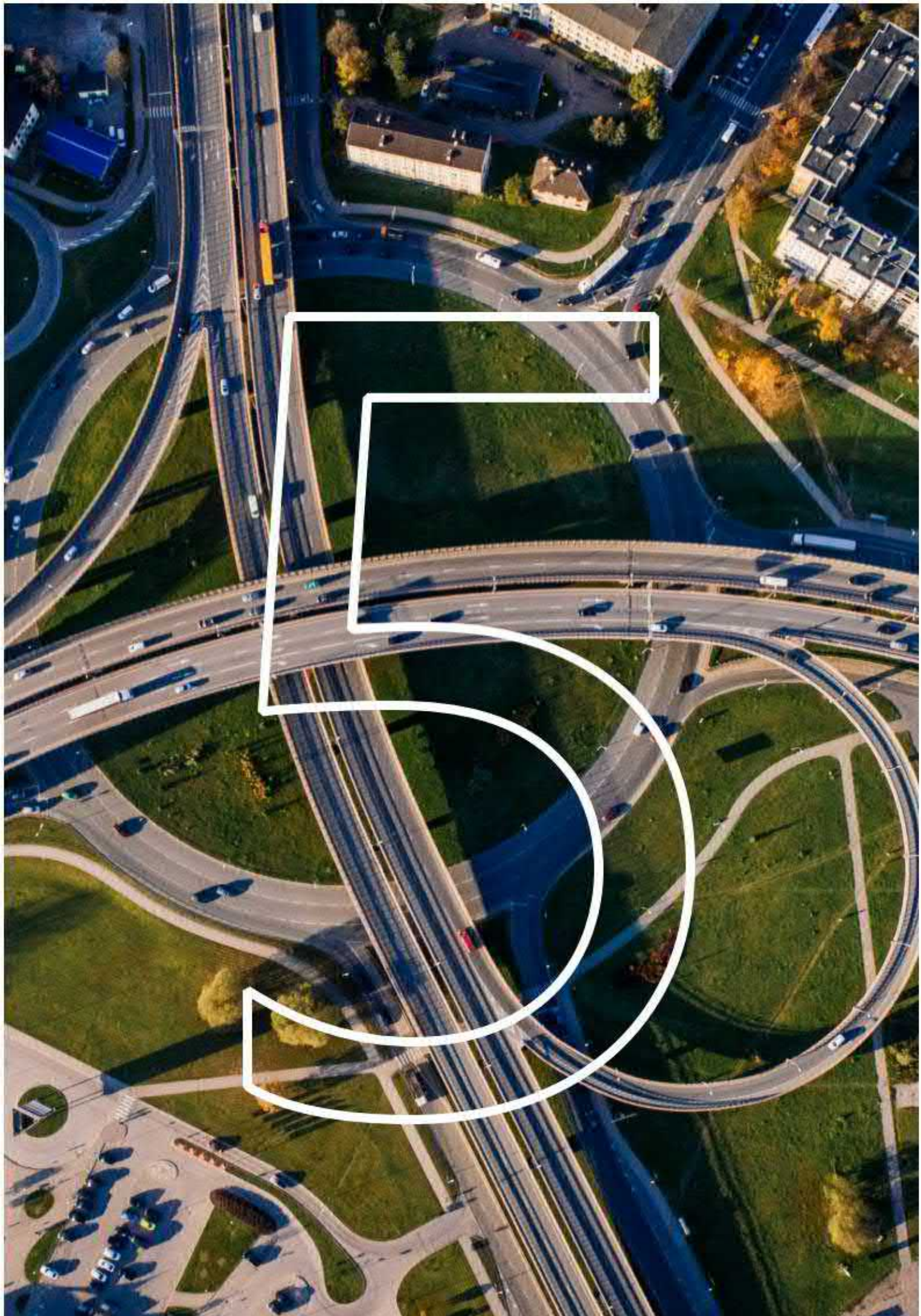
In de referentie situatie 2030 zijn in de kern Heesch twee wegvakken waar de streefwaarde van 4.000 motorvoertuigen per etmaal worden overschreven:

- Heesch: Het Dorp 5.800-7.200 mvt/etmaal
- Heesch: Schoonstraat 4.700 mvt/etmaal

Op de overige wegvakken in het studiegebied wordt de streefwaarde voor erftoegangswegen niet overschreden. De locatie van de erftoegangswegen waarbij de streefwaarde wordt overschreden in de referentie situatie is weergegeven in figuur 4.5.



Figuur 4.5: Wegen waarvoor de intensiteit hoger dan wat passend is bij de wegfunctie, referentie 2030 (oranje: BIBEKO, rood: BUBEKO)



5. Effectbeoordeling

5.1 Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid (bedrijventerrein)

1 – Wijziging verkeersintensiteiten

Motorvoertuigen

De ontwikkeling Heesch West voorziet in de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein Heesch West en in diverse infrastructurele aanpassingen.

Infrastructurele aanpassingen

De aanpassingen aan de infrastructuur zorgt voor een verschuiving van verkeer. Het aantal verkeersbewegingen op de Bosschebaan neemt toe. De Bosschebaan vormt een alternatieve verbinding voor de A59, waardoor het aantal verkeersbewegingen op de A59, parallel aan de Bosschebaan afneemt. De opwaardering van de Rekken zorgt voor een toename van verkeer op Rekken en een afname op de Rijksweg (Nuland – Oss). Daarnaast maakt het gemotoriseerd verkeer meer gebruik van de Weerscheut en van de Papendijk (afname verkeer via Heesterseweg – Cereslaan) als gevolg van het verlengen van de Bosschebaan.

Regionale Bedrijventerrein

De ontwikkeling van Heesch West zorgt voor een toename van verkeer op de Rekken, Bosschebaan en A59 richting oosten en westen (afname verkeer A59 centrale deel) en Vinkel. De toename van het verkeer is het gevolg van de herkomsten en bestemmingen naar het regionale bedrijventerrein. De afname van verkeer is een gevolg van een gewijzigd distributiepatroon, zoals het veranderen van baan. Werknemers gaan werken op het regionale bedrijventerrein Heesch West, waardoor de bestemming verandert.

Totale ontwikkeling Heesch West

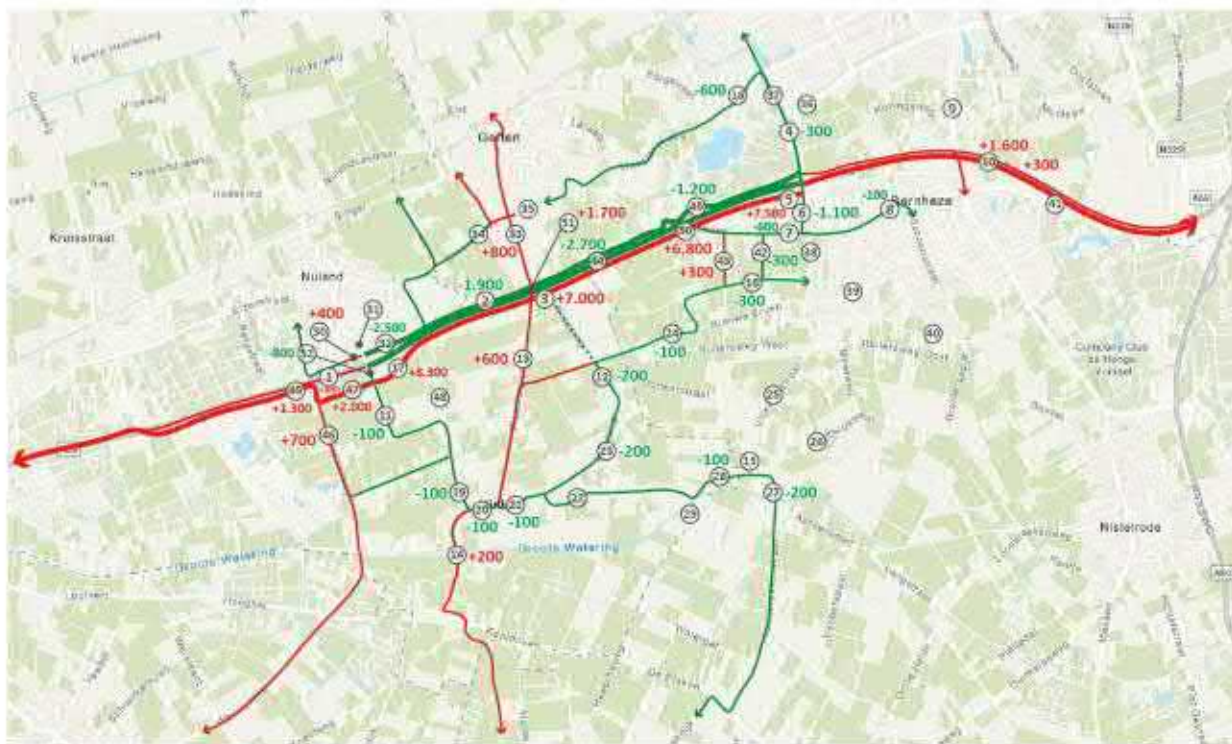
Als gevolg van de ontwikkeling Heesch West zijn veranderingen van verkeersstromen waarneembaar, een combinatie van de infrastructurele aanpassingen en de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein Heesch West. Er is een toename waarneembaar op de A59 oost (+1.600 mvt/etm) en A59 west

(+800 mvt/etm). Daartegenover is een afname op het centrale deel van de A59, parallel aan de Bosschebaan (-2.700 mvt/etm) waarneembaar).

De grootste toename van verkeer is waarneembaar op de route Rekken (+8.300 mvt/etm) - Bosschebaan (+6.900 mvt/etm) als gevolg van de extra verkeersbewegingen die de ontwikkeling tot gevolg heeft, in combinatie met de aantrekkelijke route die wordt gerealiseerd met de verlenging van de Bosschebaan en de opwaardering van Rekken. Hierdoor neemt het aantal verkeersbewegingen op de Rijksweg (-2.500 mvt/etmaal) af.

Op de Papendijk ten zuiden van Geffen is een toename van verkeer waarneembaar (+800 mvt/etmaal), als gevolg van een snellere route via de Bosschebaan van en naar aansluiting Oss. Hierdoor neemt het aantal verkeersbewegingen op de Heesterseweg (-600 mvt/etm) af. Als gevolg van het 'knippen' van de Koksteeg neemt het aantal verkeersbewegingen op de Weerscheut toe (+600 mvt/etmaal) en op de Koksteeg zuid (-200 mvt/etmaal) en Zoggelsestraat (-300 mvt/etm) af. Door het invoeren van een vrachtverbod op de Weerscheut is er geen toename van verkeer in Vinkel waarneembaar, ten opzichte van de referentie situatie.

De verschuivingen van verkeer als gevolg van de ontwikkeling Heesch West zijn weergegeven in figuur 5.1 en tabel 5.1.



Figuur 5.1: Verschuiving van verkeer Voorkeursalternatief Heesch West ten opzichte van Referentie situatie 2030.

Nr.	Straatnaam	Referentie situatie 2030	Voorkeursalternatief	Toename/ afname Absoluut	Toename/ afname Relatief
1	A59 ten W van Nuland	96.400	97.200	800	1%
2	parallelweg ten N van A59	5.400	3.500	-1.900	-35%
3	Bosschebaan langs A59	4.000	11.000	7.000	175%
4	Cereslaan ten N van A59	34.000	33.700	-300	-1%
5	aansluiting Bosschebaan op Cereslaan	0	7.500	7.500	
6	Cereslaan ten Z van A59 (6)	13.700	12.600	-1.100	-8%
7	(Oude) Bosschebaan ten W van Cereslaan	4.300	3.700	-600	-14%
8	(Oude) Bosschebaan ten O van Cereslaan	7.200	7.100	-100	-1%
9	Nieuwe Heescheweg	10.400	10.400	0	0%
10	A59 ten O van Heesch	80.400	82.000	1.600	2%
11	Van Rijckevorselweg	2.700	2.600	-100	-4%
12	Koksteeg	800	600	-200	-25%
13	Weerscheut ten N van Vinkel	1.900	2.500	600	32%
14	Brugstraat ten Z van Vinkel	2.900	3.100	200	7%
15	Vinkelsestraat	3.000	3.000	0	0%
16	Heesterseweg	6.100	5.500	-600	-10%
17	Rerken	1.000	9.300	8.300	830%
18	Zoggelsestraat Heesch	600	300	-300	-50%
19	Rijckevorselstraat (Vinkel)	2.600	2.500	-100	-4%
20	Brugstraat centrum Vinkel	3.700	3.600	-100	-3%
21	Lindenlaan Vinkel	1.000	900	-100	-10%
22	Vinkelsestraat	1.100	1.100	0	0%
23	Koksteeg Vinkel	200		-200	-100%
24	Zoggelsestraat Heesch- West	400	300	-100	-25%
25	Vinkelsestraat Heesch	2.700	2.700	0	0%
26	Vosbergstraat	1.200	1.300	100	8%
27	Loosbroeksestraat	2.600	2.400	-200	-8%
28	Vinkelsestraat	1.300	1.200	-100	-8%
29	Bleekseweg	100	100	0	0%
30	Rijksweg hotel Nuland	9.200	9.600	400	4%
31	Dorpsstraat	3.600	3.600	0	0%
32	Rijksweg in Nuland	7.400	4.900	-2.500	-34%
33	Papendijk	5.500	6.300	800	15%
34	Groenstraat	1.500	1.400	-100	-7%
35	Heesterseweg in Geffen	3.000	3.100	100	3%
36	Ruwaardsingel	19.600	19.600	0	0%
37	Heihoeksingel	17.800	17.300	-500	-3%
38	Kruishoekstraat	6.900	6.900	0	0%
39	Vinkelsestraat Heesch	1.500	1.600	100	7%
40	Ruitersweg-Oost	3.000	2.900	-100	-3%
41	Graafsebaan	4.000	3.900	-100	-3%

42	Bunderstraat	500	200	-300	-60%
43	Achterste Groes	100	400	300	300%
44	A59 centraal	93.000	90.300	-2.700	-3%
45	Waterlaan /Rijksweg	1.700	500	-1.200	-71%
46	Coppensdijk	3.400	4.100	700	21%
47	Coppensdijk in verlengde Rekken	4.500	6.500	2.000	44%
48	Nulandse Weerscheut	400	<100	-400	-100%
49	Rijksweg zuid	2.100	3.400	1.300	62%
50	Bosschebaan centraal	3.400	10.200	6.800	200%
51	Weerscheut onder A59	4.500	6.200	1.700	38%
52	Van Rijckevorselweg bij A59	10.000	9.200	-800	-8%

Tabel 5.1: Aantal motorvoertuigen per etmaal referentie 2030 en Voorkeursalternatief Heesch West op relevante wegvakken (afgerond op 100-tallen).

Vrachtverkeer

Als gevolg van de ontwikkeling Heesch West neemt het aantal vrachtbewegingen in het studiegebied toe. Op de A59 oost (+1.200 vr/etm) en A59 west (+1.100 vr/etm) neemt het aantal vrachtbewegingen toe. De grootste toename van vrachtverkeer is waarneembaar op de Rekken (+1.900 vr/etm) en Bosschebaan (+1.900 vr/etm). Op de overige wegvakken in het plangebied is de toename van vrachtverkeer meer beperkt. Met name op wegen op het onderliggende wegennet zijn toenames van vrachtbewegingen waarneembaar nabij de aansluitingen op de Rijksweg, zoals de Van Rijckevorselweg (+200 vr/etm), Ruwaardstingel (+300vr/etm) en Rijksweg Nuland (+500 vr/etm). De verschuiving van aantallen vrachtverkeer zijn weergegeven in tabel 5.2.

Nr.	Straatnaam	Referentie situatie 2030	Voorkeursalternatief	Toename/ afname Absoluut	Toename/ afname Relatief
1	A59 ten W van Nuland	15.500	16.600	1.100	7%
2	parallelweg ten N van A59	400	300	-100	-25%
3	Bosschebaan langs A59	300	2.200	1.900	633%
4	Cereslaan ten N van A59	3.500	3.700	200	6%
5	aansluiting Bosschebaan op Cereslaan	0	1.800	1.800	
6	Cereslaan ten Z van A59 (6)	1.700	1.600	-100	-6%
7	(Oude) Bosschebaan ten W van Cereslaan	500	500	0	0%
8	(Oude) Bosschebaan ten O van Cereslaan	700	700	0	0%
9	Nieuwe Heescheweg	1.100	1.100	0	0%
10	A59 ten O van Heesch	14.400	15.600	1.200	8%
11	Van Rijckevorselweg	200	400	200	100%
12	Koksteeg	100	0	-100	-100%

13	Weerscheut ten N van Vinkel	100	0	-100	-100%
14	Brugstraat ten Z van Vinkel	300	300	0	0%
15	Vinkelsestraat	300	300	0	0%
16	Heesterseweg	1.000	800	-200	-20%
17	Rekken	100	2.000	1.900	1900%
18	Zoggelsestraat Heesch	100	0	-100	-100%
19	Rijckevorselstraat (Vinkel)	200	300	100	50%
20	Brugstraat centrum Vinkel	300	200	-100	-33%
21	Lindenlaan Vinkel	200	100	-100	-50%
22	Vinkelsestraat	100	100	0	0%
23	Koksteeg Vinkel	100	0	-100	-100%
24	Zoggelsestraat Heesch-West	100	<100	-100	-100%
25	Vinkelsestraat Heesch	300	300	0	0%
26	Vosbergstraat	200	200	0	0%
27	Loosbroeksestraat	300	300	0	0%
28	Vinkelsestraat	100	100	0	0%
29	Bleekseweg	<100	<100		
30	Rijksweg hotel Nuland	700	1.200	500	71%
31	Dorpsstraat	200	200	0	0%
32	Rijksweg in Nuland	600	400	-200	-33%
33	Papendijk	700	800	100	14%
34	Groenstraat	100	100	0	0%
35	Heesterseweg in Geffen	300	400	100	33%
36	Ruwaardsingel	1.900	2.200	300	16%
37	Heihoeksingel	1.800	1.700	-100	-6%
38	Kruishoekstraat	700	800	100	14%
39	Vinkelsestraat Heesch	100	100	0	0%
40	Ruitersweg-Oost	200	200	0	0%
41	Graafsebaan	300	300	0	0%
42	Bunderstraat	100	<100	-100	-100%
43	Achterste Groes	<100	100	100	
44	A59 centraal	15.300	15.100	-200	-1%
45	Waterlaan /Rijksweg	100	<100	-100	-100%
46	Coppensdijk	300	700	400	133%
47	Coppensdijk in verlengde Rekken	300	600	300	100%
48	Nulandse Weerscheut	<100	<100	0	0%
49	Rijksweg zuid	<100	<100	0	0%
50	Bosschebaan centraal	300	2.200	1.900	633%
51	Weerscheut onder A59	300	600	300	100%
52	Van Rijckevorselweg bij A59	800	1.100	300	38%

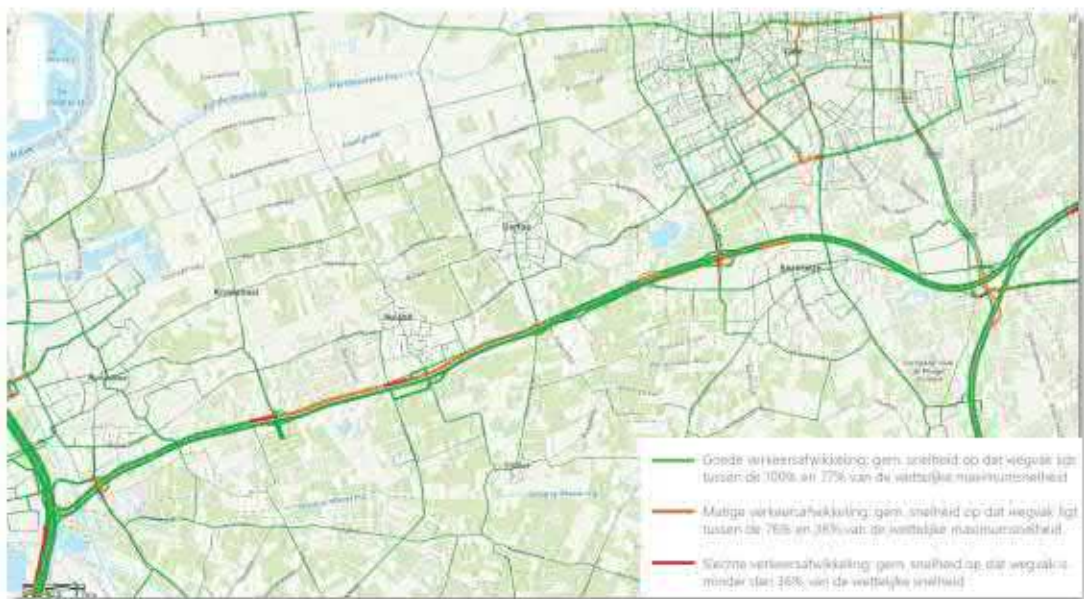
Tabel 5.2: Aantal vrachtverkeer per etmaal referentie 2030 en Voorkeursalternatief Heesch West op relevante wegvakken (afgerond op 100-tallen).

Beoordeling

Ten opzichte van de referentie situatie neemt, als gevolg van de ontwikkeling Heesch West, het aantal verkeersbewegingen in het studiegebied toe. In het Voorkeursalternatief verplaatst het verkeer zich over wegvakken die hiervoor bestemd zijn. Hierdoor scoort het Voorkeursalternatief 'Neutraal' op het aspect verschuiven van verkeer.

2 - Filebeelden ochtend- en avondspits

In de plansituatie zijn vertragingen op het wegennet waarneembaar. Ten opzichte van de Referentie situatie 2030 neemt de vertraging in de ochtend- en avondspits op de A59 af. Nabij de aansluiting Oss is de verwachting dat de vertraging toeneemt in de ochtend- en avondspits als gevolg van de ontwikkeling. Op de overige wegvakken is de vertraging overeenkomstig met de referentie situatie 2030. De vertragingen in de ochtendspits zijn in figuur 5.2 en in de avondspits in de figuur 5.3 weergegeven.



Figuur: 5.2: Verkeersafwikkeling VKA, ochtendspits



Figuur: 5.3: Verkeersafwikkeling VKA, avondspits

Beoordeling

Ten opzichte van de referentie situatie neemt, als gevolg van de ontwikkeling Heesch West, de vertraging op de A59 af en nabij de aansluiting Oss beperkt toe. Hierdoor scoort de ontwikkeling Heesch West 'neutraal' op het aspect vertraging.

3 - Verkeersafwikkeling kruispunten

De verkeersafwikkeling op de zeven kruispuntlocaties in het studiegebied is inzichtelijk gemaakt¹. Het gaat om de kruispunten:

- 1 Ronde: Rijksweg – Toe-/afrit 51 Nuland
- 2 Ronde: Hoogstraat – Rijksweg – Van Rijckevorselweg
- 3 Ronde: Toe-/afrit 51 – oosttak – zuidtak
- 4 Voorrangsp plein: Weerscheut – Rekken – Bosschebaan
- 5 Ontsluiting Heesch West op Bosschebaan (met 3 rondes)
- 6 Ronde Nieuwe Bosschebaan
- 7 Kruispunt: VRI Cereslaan

De kruispunten zijn weergegeven in figuur 5.4.

¹ De mate van verkeersafwikkeling is inzichtelijk gemaakt in het Voorkeursalternatief Heesch West, waarbij de infrastructurele aanpassingen (vrachtverbod op de Weerscheut en 30 km/u op de Zoggelsestraat oost) niet zijn opgenomen.



Figuur 5.4: Locatie onderzochte kruispunten.

1 Rotonde: Rijksweg – Toe-/afrit 51 Nuland

Een enkelstrooksrotonde kan het verkeer goed kan afwikkelen in het voorkeursalternatief. De gemiddelde verliestijd op de hoofdrichting blijft ruim onder de 25 seconden. Op de zijrichting blijft de gemiddelde verliestijd ruim onder de 40 seconden.

Gem. verliestijd (s)	Rijksweg oost	Toe-/afrit 51, A59	Rijksweg west	
	Motorvoertuig	Motorvoertuig	Motorvoertuig	Fiets
Ochtendspits	20	5	10	5
Avondspits	15	5	15	5

Tabel 5.3: Gemiddelde verliestijd (sec.) gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kruispunt 1.

2 Rotonde: Hoogstraat – Rijksweg – Van Rijckevorselweg

Een enkelstrooksrotonde kan het verkeer goed kan afwikkelen in het voorkeursalternatief. De gemiddelde verliestijd op de hoofdrichting blijft onder de 25 seconden. Op de zijrichting blijft de gemiddelde verliestijd ruim onder de 40 seconden.

Gem. verliestijd (s)	Hoogstraat		Rijksweg oost	Van Rijckevorselweg	Rijksweg west	
	Motorvoertuig	Fiets	Motorvoertuig	Motorvoertuig	Motorvoertuig	Fiets
Ochtendspits	15	5	15	10	5	5
Avondspits	15	5	20	20	10	5

Tabel 5.4: Gemiddelde verliestijd (sec.) gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kruispunt 2

3 Rotonde: Toe-/afrit 51 – oosttak – zuidtak

De toe-/afrit 51 Nuland kan worden vormgegeven als enkelstrooksrotonde. Hierbij is de verwachting dat de rotonde ruim wordt opgezet waardoor de rotonde vlot

kan worden op- en afgereden. Een enkelstrooksrotonde kan het verkeer in de ochtend- en avondspits goed afwikkelen.

Gem. verliestijd (s)	Toerit 51, A59	Oost	Zuid	Afrit 51, A59
Ochtendspits	-	25	25	25
Avondspits	-	10	20	15

Tabel 5.5: Gemiddelde verliestijd (sec.) gemotoriseerd verkeer rotonde aansluiting A59 Nuland.

4 Voorrangsplein: Weerscheut – Rekken – Bosschebaan

Het kruispunt vormgegeven als voorrangsplein kan het verkeer in de ochtendspits niet goed afwikkelen. De gemiddelde verliestijd op de zijrichtingen (Weerscheut noord en zuid) komt ruim boven de gemiddelde geaccepteerde verliestijd van 40 seconden.

Gem. verliestijd (s)	Weerscheut N	Bosschebaan	Weerscheut Z		Rekken		
	Motorvoertuig	Motorvoertuig	Fiets	Motorvoertuig	Fiets	Motorvoertuig	Fiets
Ochtendspits	80	20	30	150	25	25	20
Avondspits	25	15	20	25	10	15	10

Tabel 5.6: Gemiddelde verliestijd (sec.) gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kruispunt 3

Oplossingsrichting

Het verkeer kan goed worden afgewikkeld indien het kruispunt wordt vormgegeven als turborotonde met fietsers ongelijkvloers. Het comfort, veiligheid en doorstroming voor de fiets is dan eveneens goed.



Figuur 5.5: Turborotonde met fietsers ongelijkvloers

5 Ontsluiting Heesch West op Bosschebaan (met 3 rotondes)

Het regionale bedrijventerrein Heesch West wordt door middel van drie enkelstrooksrotondes ontsloten op het wegennet. De drie rotondes kunnen de intensiteiten goed kunnen afwikkelen. Alleen kan bij de oostelijke rotonde, in de ochtendspits, kan de verliestijd op de oosttak te hoog worden. Hierdoor is sprake van een redelijke verkeersafwikkeling op de oostelijk tak van het kruispunt.

Daarentegen kan door de maximale wachtrij van maximaal 30 meter op de oostelijke tak, worden gesteld dat de verkeersafwikkeling acceptabel is. De gemiddelde verliestijd op de rotondes is weergegeven in tabel 5.7.

Gem. verliestijd (s) Oostelijke rotonde	OS	AS	Gem. verliestijd (s) Centrale rotonde	OS	AS	Gem. verliestijd (s) Westelijke rotonde	OS	AS
Bosschebaan oost	35	10	Bosschebaan oost	20	10	Bosschebaan oost	25	15
Aansluiting	10	20	Aansluiting	10	15	Aansluiting	10	20
Bosschebaan west	15	15	Bosschebaan west	15	15	Bosschebaan west	20	15

Tabel 5.7: Gemiddelde verliestijd (sec.) gemotoriseerd verkeer kruispunten 5.

6 Rtonde Nieuwe Bosschebaan

Het kruispunt Nieuwe Bosschebaan kan het verkeer als enkelstrooksrotonde afwikkelen. Echter, wordt de gemiddelde verliestijd op de oosttak in de ochtendspits net te hoog, waardoor sprake is van een redelijke verkeersafwikkeling. Daarnaast is de maximale wachtrij op de oostelijke tak 80 meter.

Gem verliestijd (s) Nieuwe Bosschebaan	Oost	Zuid	West
Ochtendspits	30	10	10
Avondspits	10	20	25

Tabel 5.8: Gemiddelde verliestijd (sec.) gemotoriseerd verkeer kruispunten 6.

Het verkeer kan worden afgewikkeld door middel van een enkelstrooksrotonde. Voor een goede afwikkeling moet een extra rijstrook van oost naar west (als bypass) worden toegevoegd (figuur 5.6). De gemiddelde verliestijd van het kruispunt is weergegeven in tabel 5.8.



Figuur 5.6: Enkelstrooksrotonde met bypass oost-west

7 Kruispunt: VRI Cereslaan

De gekoppelde verkeerslichtenregeling op de Cereslaan, vormgeving conform stedenbouwkundig ontwerp Heesch West, kan het verkeer in de ochtend- en avondspits goed afwikkelen met een cyclustijd < 120 seconden. De optimale cyclustijd van het kruispunt is weergegeven in tabel 5.9.

Voorkeursalternatief	Minimale cyclustijd	
	Ochtendspits	Avondspits
Vormgeving conform Stedenbouwkundig ontwerp		
Optimale cyclustijd	96 sec.	87 sec.
Maatgevende conflictgroep	102-109-106	202-211-209-205
Conflictbelasting maatgevende conflictgroep	0,71	0,57

Tabel 5.9: Resultaat verkeersafwikkeling verkeerslichtenregeling Cereslaan.

Beoordeling

Als gevolg van de ontwikkeling is de mate van verkeersafwikkeling op alle kruispunten in het studiegebied acceptabel. Hierdoor scoort de ontwikkeling Heesch West opzichte van de referentie situatie 'neutraal' op het aspect verkeersafwikkeling.

4 - Oversteekbaarheid bedrijventerrein

In de plansituatie wordt de Bosschebaan opnieuw ingericht volgens duurzaam veilige richtlijnen. De oversteek is voorzien van een middenberm. Hierdoor wordt uitgegaan van een oversteek van circa 3 meter breed. De voetganger kan de oversteek gefaseerd maken. De gemiddelde wachttijd voor een voetganger om de Bosschebaan over te steken is circa 5 seconden. Voor een ongeregelde oversteek wordt de oversteek als 'redelijk' beoordeeld.

Nr.	Wegvak	Breedte rijstrook(meter)	Wachttijd OS (sec.)	Wachttijd AS (sec.)
1	Bosschebaan	3	5,2	3,7

Tabel 5.10: Mate van oversteekbaarheid (VKA) Bosschebaan (waarde referentiesituatie tussen haakjes).

Beoordeling

Ten opzichte van de referentie situatie neemt de wachttijd van de voetganger om de Bosschebaan over te steken, in het voorkeursalternatief Heesch West, af. De oversteek wordt eveneens als in de referentie situatie als redelijk beoordeeld. De ontwikkeling Heesch West scoort hierdoor 'neutraal'.

5.2 Verkeersveiligheid

5 – Oversteekbaarheid dorpskernen

In het voorkeursalternatief scoort in de kern Nuland de oversteekbaarheid met een gemiddelde wachttijd van minder dan 2 seconden 'goed'. In Geffen, Vinkel en

Heesch ligt de gemiddelde wachttijd op respectievelijk 4,8, 2,8 en 2,4 seconden. Hiermee scoort de oversteekbaarheid in deze centrumgebieden 'redelijk'.

Als gevolg van de ontwikkeling gaat de beoordeling van de oversteekbaarheid voor voetgangers in de dorpskernen van Geffen en Vinkel van 'goed' naar 'redelijk' in de ochtendspits. De toename van de wachttijd is respectievelijk slechts 0,4 en 0,5 seconden. In de kernen Nuland en Heesch is de mate van oversteekbaarheid overeenkomstig met de referentiesituatie.

Nr.	Wegvak	Breedte weg (meter)	Wachttijd OS (sec.)	Wachttijd AS (sec.)
2	Dorpsstraat, Nuland	6	0,5 (0,5)	1,1 (1,0)
3	Papendijk, Geffen	7,5	2,1 (1,7)	4,8 (4,6)
4	Brugstraat, Vinkel	6	2,2 (1,7)	2,8 (3,0)
5	Het Dorp, Heesch	4 (enkele strook)	1,0 (0,9)	2,4 (2,4)

Tabel: 5.11: Mate van oversteekbaarheid (VKA) in dorpskernen, methode de Haes (waarde referentiesituatie tussen haakjes).

Beoordeling

De wachttijd om over te steken in de kernen neemt over het algemeen zeer beperkt toe met enkele tienden van secondes. De mate van oversteekbaarheid blijft 'goed' tot 'redelijk' op alle onderzochte locaties. Hierdoor scoort de ontwikkeling Heesch West 'neutraal' op het aspect oversteekbaarheid dorpskernen.

6 - Functie en gebruik

In het voorkeursalternatief Heesch West zijn in de kern Heesch twee wegvakken waar de streefwaarde van 4.000 motorvoertuigen per etmaal worden overschreven:

- Heesch: Het Dorp 5.800-7.100 mvt/etmaal
- Heesch: Schoonstraat 4.600 mvt/etmaal

(nabij) Geffen wordt op een wegvak de streefwaarde van 4.000 motorvoertuigen per etmaal (BIBEKO) en 6.000 motorvoertuigen per etmaal (6.000 motorvoertuigen per etmaal) beperkt overschreven:

- Papendijk (BIBEKO): 4.200 mvt/etm
- Papendijk (BUBEKO): 6.600 mvt/etm

De locatie van de erftoegangswegen waarbij de streefwaarde (beperkt) wordt overschreden in het voorkeursalternatief is weergegeven in figuur 5.7. Op de Papendijk zijn in 2020 infrastructurele maatregelen uitgevoerd om deze weg meer geschikt te maken om grotere verkeersstromen af te kunnen wikkelen. Op de overige wegvakken in het studiegebied wordt de streefwaarde voor

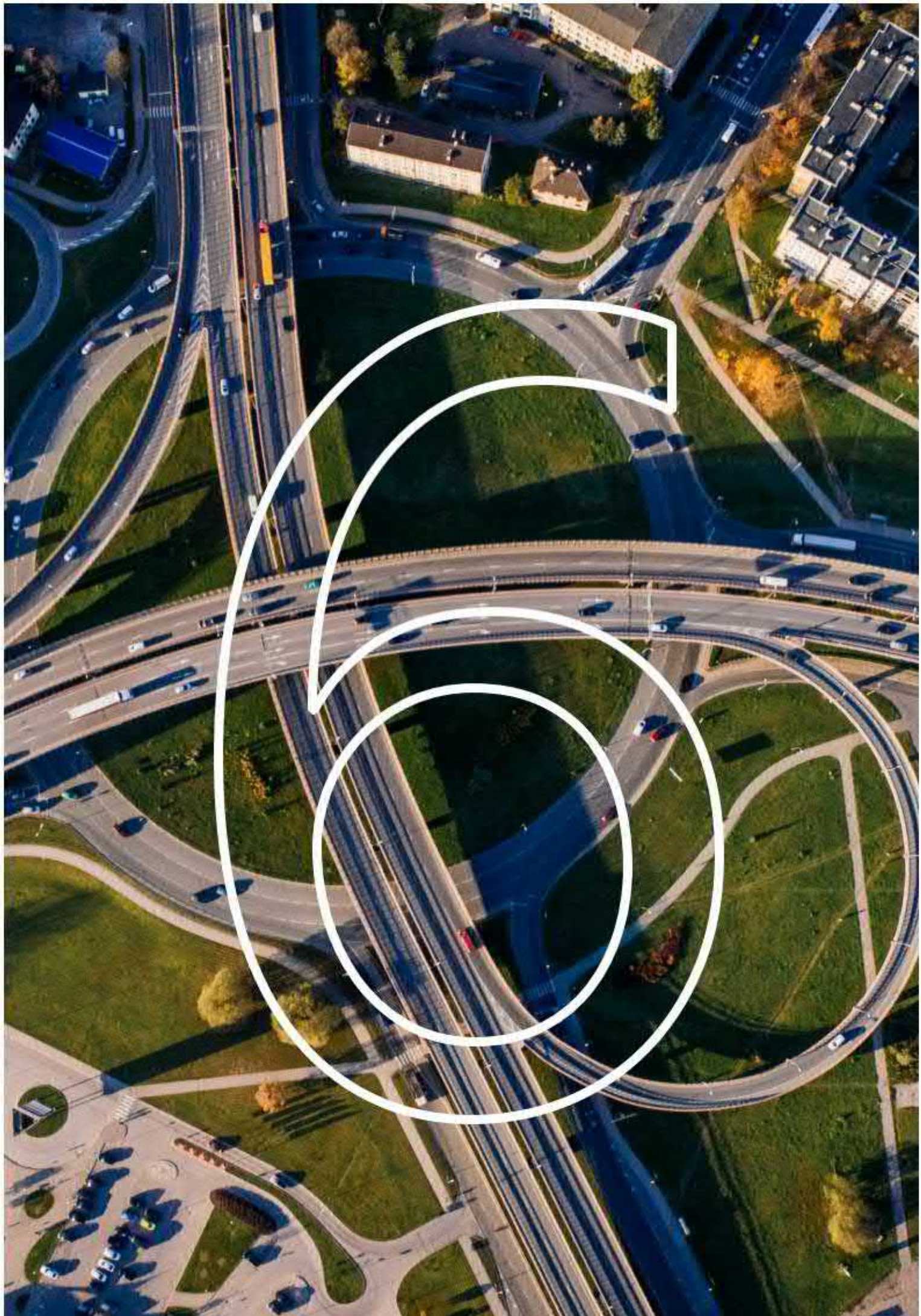
erftoegangswegen niet overschreden. Op de wegvakken in Heesch West is zelfs een afname van de verkeersintensiteit per etmaal waarneembaar.



Figuur 5.7: Wegen waarvoor de intensiteit hoger dan wat passend is bij de wegfunctie, VKA (oranje: BIBEKO, rood: BUBEKO.)

Beoordeling

Het aantal wegvakken waarbij de streefwaarde beperkt wordt overschreden neemt toe. Hierdoor scoort de ontwikkeling Heesch West 'licht negatief' op het aspect functie versus gebruik.



6. Beoordeling voorkeursalternatief

De ontwikkeling Heesch West voorziet in de ontwikkeling in het Bedrijventerrein van Heesch West, 80 ha bedrijvigheid, in combinatie met infrastructurele aanpassingen. De verkeerskundige effecten van het Voorkeursalternatief Heesch West zijn inzichtelijk gemaakt.

Verschuivingen van verkeer (beoordeling voorkeursalternatief: Neutraal)

De ontwikkeling Heesch West zorgt voor een toename van verkeer in het studiegebied, met een verkeersproductie van circa 8.000 motorvoertuigen per etmaal. In combinatie met de infrastructurele aanpassingen zorgt de ontwikkeling voor een verschuiving van verkeer in het studiegebied. Op de wegvakken in de directe omgeving van het plangebied, tussen de aansluitingen met de A59, is de grootste toename van verkeer waarneembaar. Op het onderliggende wegennet zijn de verschuivingen van verkeer, als gevolg van de ontwikkeling (bedrijventerrein Heesch West en infrastructurele aanpassingen), meer beperkt.

Vertraging (beoordeling voorkeursalternatief: Neutraal)

Op het wegennet in het studiegebied zijn vertragingen aanwezig in de referentie situatie. Als gevolg van het voorkeursalternatief Heesch West nemen de vertragingen op het hoofdwegennet af en neemt de vertraging nabij de aansluiting Oss toe.

Verkeersafwikkeling Kruispunten (beoordeling voorkeursalternatief: Neutraal)

In het studiegebied is de verkeersafwikkeling op diverse kruispunten inzichtelijk gemaakt:

- 1) Rotoronde: Rijksweg – Toe-/afrit 51 Nuland: De huidige enkelstrooksrotoronde kan het verkeer in het voorkeursalternatief goed afwikkelen in de ochtend- en avondspits.
- 2) Rotoronde: Hoogstraat – Rijksweg – Van Rijckevorselweg: De afwikkeling op het kruispunt (enkelstrooksrotoronde) is in het voorkeursalternatief goed in de ochtend- en avondspits.
- 3) Rotoronde: Toe-/afrit 51 – oosttak – zuidtak: Als gevolg van de ontwikkeling wordt de aansluiting met de Rijksweg verplaatst. Het verkeer kan door middel van een enkelstrooksrotoronde goed worden afgewikkeld.

- 4) Voorrangsp plein: Weerscheut – Rekken – Bosschebaan: In het Voorkeursalternatief Heesch West is een voorrangsp plein opgenomen in het stedenbouwkundig ontwerp. Het verkeer kan worden afgewikkeld indien extra rijstroken worden gerealiseerd. In verband met de oversteekbaarheid, van meerdere rijstroken door langzaam verkeer, wordt op basis van verkeersveiligheid geadviseerd het kruispunt door middel van verkeerslichten te regelen.
- 5) Ontsluiting Heesch West op Bosschebaan: De ontsluiting van Heesch West op de Bossche baan kan door middel van de realisatie van 3 enkelstrooksrotondes.
- 6) Ronde Nieuwe Bosschebaan: Het verkeer kan worden afgewikkeld door middel van een enkelstrooksronde. Echter, is de verkeersafwikkeling optimaal bij de realisatie van een bypass in oost-westelijke rijrichting
- 7) Kruispunt: VRI Cereslaan: Het verkeer kan goed worden afgewikkeld door middel verkeerslichten.

Oversteekbaarheid bedrijventerrein (beoordeling voorkeursalternatief: neutraal)

De oversteekbaarheid op de Bosschebaan wordt in het Voorkeursalternatief evenals in de referentie situatie als redelijk beoordeeld. De ontwikkeling Heesch West heeft geen effect op de mate van oversteekbaarheid op de Bosschebaan.

Oversteekbaarheid dorpskernen (beoordeling voorkeursalternatief: neutraal)

De oversteekbaarheid in de dorpskernen wordt goed tot redelijk beoordeeld. Als gevolg van het Voorkeursalternatief is de mate van oversteekbaarheid overeenkomstig met de referentie situatie.

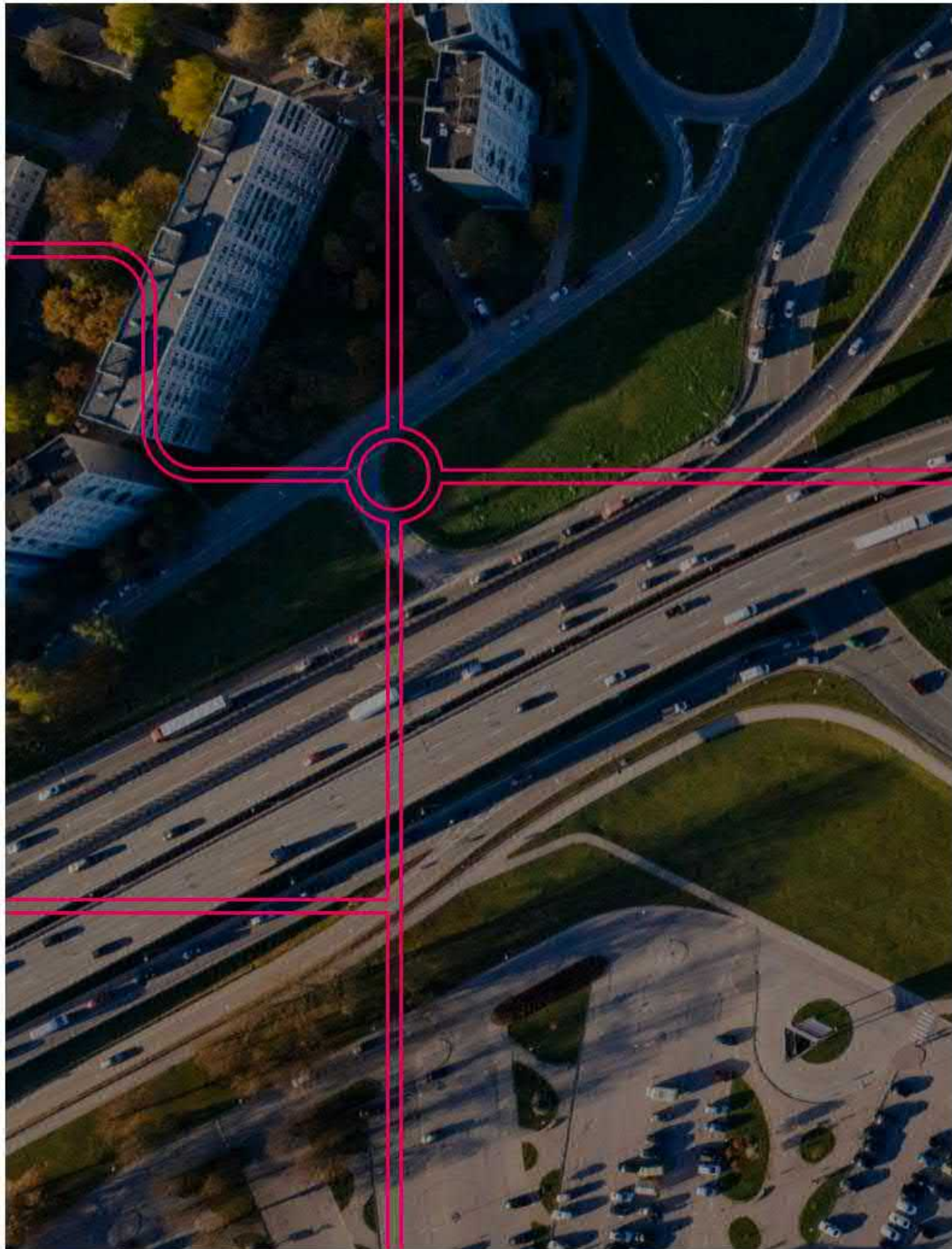
Functie versus gebruik (beoordeling voorkeursalternatief: licht negatief)

In de referentie situatie zijn er twee wegvakken waar de streefwaarde van erftoegangswegen (beperkt) wordt overschreden. Als gevolg van het Voorkeursalternatief is het aantal wegvakken waar de streefwaarde (beperkt) wordt overschreden toegenomen tot vier wegvakken. Op de Papendijk zijn in 2020 reeds infrastructurele maatregelen uitgevoerd om deze weg meer geschikt te maken om grotere verkeersstromen af te kunnen wikkelen.

Conclusie

Als gevolg van de ontwikkeling zijn in het studiegebied verkeerskundige effecten waarneembaar. De infrastructurele aanpassingen hebben op het onderliggende wegennet een grotere impact dan de toevoeging van het bedrijventerrein. Echter, kan de ontwikkeling van de infrastructuur niet los worden gezien van het bedrijventerrein Heesch West. Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat het gemotoriseerde verkeer, op het onderliggende wegennet, zo veel mogelijk gebruik maakt van de wegen van de hoogst mogelijke orde, en dat de mogelijke negatieve

verkeerskundige aspecten van de ontwikkeling Heesch West worden beperkt door de realisatie van het Voorkeursalternatief Heesch West.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32