



Inspraaknota VOBP Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid

Gemeente Bernheze

29 januari 2013

9X0176

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 10 443 36 66

info@rotterdam.royalhaskoning.com
www.royalhaskoning.com
Arnhem 09122561

Telefoon
Fax
E-mail
Internet
KvK

Documenttitel	Inspiraaknota VOBP Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid
Verkorte documenttitel	
Status	
Datum	29 januari 2013
Projectnaam	Bestemmingsplan Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid
Projectnummer	9X0176
Opdrachtgever	Gemeente Bernheze
Referentie	9X0176/R00001/903972/Rott

Auteur(s) mr. Yarno Muggen; ing. Mireille Braun

C o l l e g i a l e t o e t s D a t u m / p a r a a f

Vrijgegeven door Ing. Wendy Delsing

Datum/paraaf

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 VOORWOORD	1
2 INSPRAAKREACTIES	2
2.1 ABAB namens J.M.C.M. Verkuijlen en H.W.T.M. Verkuijlen-van Laanen en tevens Verkuijlen Beheer BV en Verkuijlen Holding BV	2
2.2 ABAB namens P. van de Ven	7
2.3 Achmea Rechtsbijstand namens M.G.A.M. Goyaarts	8
2.4 Achmea Rechtsbijstand namens H.H.M. Hanegraaf	15
2.5 Achmea Rechtsbijstand namens J.H.M. Smits	16
2.6 Achmea Rechtsbijstand namens J.P.A. Verschuren	18
2.7 Achmea Rechtsbijstand namens H.L.M.M. van den Boom	19
2.8 Achmea Rechtsbijstand namens J.M. van Grinsven, A.C.M. van Empel en A.H.M. van Uden	21
2.9 DAS namens A.P.M. Smits en Smits Groenwerken	22
2.10 Familie Inia	24
2.11 J.A.M. van de Ven	29
2.12 Diverse bewoners uit Dinther	31
2.13 P.W.M. en S.P. van Zutphen	32
2.14 A.J.M. Habraken	35
3 VOOROVERLEG	37
3.1 Gemeente Veghel	37
3.2 Waterschap Aa en Maas	37
3.3 Provincie Noord-Brabant	37

1 VOORWOORD

Het voorliggende document betreft de inspraaknota van het voorontwerp bestemmingsplan Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid. Het voorontwerp heeft van 9 juli 2012 tot en met 3 september 2012 gedurende acht weken ter inzage gelegen. Vanwege de vakantieperiode was de gebruikelijke termijn van zes weken verlengd naar acht weken. Het voorontwerp is tevens in het kader van het wettelijk vooroverleg toegezonden aan:

1. Provincie Noord-Brabant (ook naar de afdeling die belast is met het project N279 Noord);
2. Waterschap Aa en Maas;
3. Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat;
4. SOB (Samenwerkende Ondernemers) Bernheze;
5. ZLTO Bernheze;
6. IVN Bernheze;
7. Gemeente Veghel;
8. Platform Beekdal de Aa.

Van de instanties 1, 2 en 7 is een inhoudelijke reactie ontvangen.

De ingekomen reacties zijn gebundeld in deze inspraaknota. De inspraaknota bevat een samenvatting van elke ingekomen reactie gevolgd door een antwoord van de gemeente Bernheze met betrekking tot de afweging van de reactie.

De inspraaknota is op te splitsen in twee delen. In het eerste deel komen de inspraakreacties van insprekers aan bod. In het tweede deel komen de reacties die in het kader van het wettelijk vooroverleg zijn ontvangen aan de orde.

Voorafgaand aan de terinzagelegging is de inhoud van het voorontwerp bestemmingsplan Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid gepresenteerd en toegelicht tijdens een informatieavond op 4 juli 2012.

2 INSPRAAKREACTIES

2.1 ABAB namens J.M.C.M. Verkuijlen en H.W.T.M. Verkuijlen-van Laanen en tevens Verkuijlen Beheer BV en Verkuijlen Hol- ding BV

*Boterweg 2, 5473 KA, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 31 augustus 2012*

**ABAB Vastgoedadvies
B.V. Postbus 10085 5000
JB Tilburg**

Samenvatting

1. Twijfel onder verwijzing naar het doel van de ruimtelijke onderbouwing, te weten de verbetering van de bereikbaarheid van het LOG Hazelbergsebroek en bedrijventerrein 't Retsel voor (vracht)verkeer, aan nut en noodzaak van ontsluitingsweg. Door de Verordening Ruimte geen schaalvergroting in het LOG en uit geen enkel rapport of onderzoek blijkt welke verkeersprognoses dan gelden.
2. Verwijzing naar bestemmingsplan Buitengebied Bernheze en toepasselijke bestemmingen op locaties van insprekers. Hoe kunnen ecologische en landschappelijke waarden en de natuur-, bodem- en waterfuncties met realisatie ontsluitingsweg worden behouden? Geen kwaliteitsverbetering, maar een grote verstoring van het gebied.
3. Blijkens navraag balie gemeente hebben benodigde onderzoeken niet ter inzage gelegen. Onbekend of deze onderzoeken zijn uitgevoerd. Geen sprake een zorgvuldige voorbereiding of procedure.
4. Vrees voor ernstige aantasting luchtkwaliteit van insprekers en voor de verblijvende personen op kampeerterrein Boterweg 2. Hier is geen rekening mee gehouden.
5. Slechts summier aandacht aan het bodemaspect.
6. Niet aangegeven of m.b.t. geluidhinder rekening is gehouden met de woning, het kampeerterrein en het bedrijf van insprekers. Op welke wijze wordt geconstateerd dat voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden is onduidelijk.
7. Geen duidelijkheid over de inrichting van de weg. Hoe dicht wordt de weg gesitueerd op gebouwen van insprekers?
8. Onduidelijkheid over ontsluiting van locaties van insprekers. Bij geen gebruik noordelijke zijde van de Boterweg geen schroom gebruik schadevergoedingsprocedure.

Reactie

1. Inspreker hoeft niet te twijfelen aan het nut en de noodzaak van de nieuwe ontsluitingsweg. Het nut en de noodzaak staan nog steeds vast. Aan de opstelling van het wegtracé en het bestemmingsplan is een uitgebreid afwegingsproces voorafgegaan. Een discussie over het nut en de noodzaak van de nieuwe ontsluitingsweg heeft zich al vroeg in dit proces afgespeeld. Aanleiding voor deze discussie is geweest de bron van ergernis over de verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling op de Traverse in Heeswijk-Dinther. De Traverse is namelijk al jaren verkeersonveilig en daar komt bij dat de ook het algemeen leefklimaat achteruit is gegaan in de loop der jaren. De belangrijkste oorzaken zijn gelegen in het sluipverkeer over de dorpenroute vanwege een stagnatie op de huidige N279 en

de enige ontsluiting op de N279 die gelegen is in het Heeswijkse deel van de kom. Vrachtverkeer van en naar het Dintherse deel van Heeswijk-Dinther wordt zodoende gedwongen de Traverse te nemen. Erkenning van deze problematiek leidde eerder tot plannen om te komen tot een ontsluiting Retsel. Medio 2007 kwam men tot een bredere aanpak waarin de ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid een essentieel onderdeel vormde. Dit leidde tot indicatieve opname van deze weg in het Verkeersstructuurplan Bernheze, vastgesteld door de gemeenteraad op 20 december 2007. Rekening houdend met de toekomstige (verkeers-) ontwikkelingen zoals de N279 en gebiedskenmerken en gebiedskwaliteiten van het Aa-dal, werd in 2008 de principiële haalbaarheid van een nader te duiden wegtracé voor de ontsluitingsweg onderzocht. Dit onderzoek toonde aan dat de toekomstige verkeersomvang zonder substantiële negatieve effecten voor het Aa-dal niet kon worden afgewikkeld via de bestaande wegen in het Aa-dal. Er moest dan ook een nadrukkelijke scheiding komen tussen gebiedseigen verkeer in het Aa-dal en het toekomstige ontsluitingsverkeer. Dit heeft geleid tot de raadsbeslissing van 5 februari 2009 waarbij een tracé voor de ontsluitingsweg werd vastgesteld en vervolgens zijn wij begonnen met een nadere uitwerking van dit wegtracé.

De opmerking van inspreker dat er vanwege de Verordening Ruimte geen schaalvergroting in het LOG zal plaatsvinden, nemen wij ter kennisgeving aan. Door inspreker werd dit bovendien niet verder gemotiveerd. Voor de goede orde wijzen wij er echter wel op dat wij nog steeds aannemen dat in ieder geval aard van de agrarische bedrijfsvoering in het LOG Hazelbergsehoek zich autonoom kan ontwikkelen ten behoeve van de intensieve veehouderij. Deze in ieder geval autonome groei verlangt een goede ontsluiting. In ieder geval een betere dan via de kom van de kern Heeswijk-Dinther.

Bij de planvoorbereidingen is verkeersonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is onderzocht wat de te verwachten effecten zijn op het verkeer, vanwege de ontsluitingsweg. Dit onderzoek heeft zich gericht op de belangrijkste relevante ontsluitingswegen. Daarbij is met de kenbare cijfers de toekomstige intensiteit berekend. De resultaten van dit onderzoek zijn in de plantoelichting verwerkt. Het onderzoek zelf zal in het ter inzage te leggen ontwerpbestemmingsplan als bijlage opgenomen worden.

2. Het gestelde over het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied Bernheze wordt ter kennisgeving aangenomen. Wij realiseren ons terdege dat de gronden in het plangebied van onderhavig bestemmingsplan een andere bestemming gaan krijgen dan zij thans in bestemmingsplan Buitengebied Bernheze hebben. Dit is onoverkomelijk aangezien realisatie van een ontsluitingsweg op de planlocatie op grond van het bestemmingsplan Buitengebied Bernheze niet is toegestaan.

Om te komen tot het uiteindelijke wegontwerp hebben wij verschillende voorbereidingsstappen doorlopen. Eén van die stappen is geweest onderzoek naar de thema's waar inspreker naar refereert. Vervolgens is bij het wegontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met de uitkomsten van de onderzoeken van de verschillende thema's. In concreto betekent dit dat met het wegontwerp zoveel mogelijk rekening is gehouden met het beekdal en de landschappelijke waarden en lijnen in het gebied. Bij de uitwerking in het landschapsinrichtingsplan is hier uitgebreid aandacht aan besteed. De afweging is gemaakt tussen een verantwoorde inpassing van de ontsluiting en verlichting van de overlast in de kern, rekening houdend met het waardevolle landschap en karakter van het buitengebied. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een drietal inrichtingsprincipes die moeten zorgen voor een natuurlijke inpassing van de nieuwe weg in het bestaande landschap. Dit

betekent onder meer dat de nieuwe groenstructuren langs de weg zoveel mogelijk worden gerelateerd aan de bestaande groenstructuren en laanbeplanting, opdat de kenmerkende intimiteit van het coulisselandschap behouden blijft. Verder is ook een verlichtingsplan opgesteld waarbij als uitgangspunt geldt dat enkel verlichting wordt toegepast op plaatsen waar dat vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk is. Deze, maar ook andere beschreven uitgangspunten in het inrichtingsplan, moeten leiden tot een landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg met behoud van de landschappelijke waarden. Naast het landschappelijke aspect hebben wij ook gekeken naar de natuur-, bodem- en waterwaarden en is in het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met mogelijke effecten op natuur, water en bodem. Zo heeft in het kader van de bestemmingsplanvoorbereiding naast een landschapsanalyse ook een natuurinventarisatie plaatsgevonden. Daarnaast is informatie van Waterschap Aa en Maas gebruikt om inzicht te krijgen in de waterfuncties. Deze informatie is van invloed geweest op het wegtracé.

Het tracé is zodanig in het landschap ingepast waarbij enerzijds zo min mogelijk schade wordt aangebracht aan de ecologische en landschappelijke waarden van het gebied en waarbij anderzijds deze waarden met beplantingstructuren en nieuw natuurgebied worden versterkt.

Landschappelijke versterking in het gebied vindt zoals door Arcadis is uitgewerkt plaats via aanplant van diverse bosstroken en laanbeplanting. Noordelijk van de Aa is dat onder meer langs de Boterweg en parallel aan de ontsluitingsweg. Aansluitend op het bosrestant bij de Boterweg wordt dat aan de zuidzijde met nieuw bos versterkt. Het verlies aan bosareaal en laanbeplanting wordt met de nieuwe aanplant volledig gecompenseerd.

Ter hoogte van de kruising met het beekdal van de Aa wordt een brug aangelegd met een ruime onderdoorgang voor de Aa en doorlopende oevers. Dit biedt voldoende ruimte voor waterafvoer en de functionele inrichting als ecologische verbinding. Aansluitend op deze onderdoorgang krijgt circa 2 ha agrarisch gebied aan de zuidoever van de Aa de bestemming natuur en wordt ten behoeve van beekherstel en evz ingericht. Dit betekent een extra uitbreiding van de bestaande natuur in het beekdal van de Aa en versterking van de ecologische verbindingfunctie. Parallel aan de ontsluitingswegen worden bermsloten aangelegd wat een nieuwe voortplantingsbiotoop biedt voor amfibieën. De landschappelijke structuren en nieuwe natuur betekenen voor diverse soortgroepen (planten, vogels, vleermuizen en amfibieën) ten opzichte van de huidige situatie een uitbreiding van het leefgebied.

Gezien alle afwegingen die in het afwegingsproces zijn gemaakt, de wijzigingen die het ontwerp van het wegtracé heeft ondergaan en de maatregelen die worden genomen om de natuur- bodem en waterfuncties te behouden dan wel te verbeteren, menen wij dat sprake is van een kwaliteitsverbetering voor deze functies en het landschap. De toename van effecten op geluidhinder en luchtkwaliteit blijft binnen de toegestane wettelijke normen, zoals ook in de toelichting nader staat omschreven.

3. Het klopt dat de onderzoeken bij de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan niet ter inzage hebben gelegen. In deze fase van de procedure was dat ook niet vereist. Volstaan is om de (voorlopige) resultaten van de onderzoeken in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan te vermelden. Mede met input vanuit alle inspraak- en vooroverlegreacties worden de onderzoeken definitief gemaakt en bij de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan zullen alle onderzoeken ter visie worden gelegd. Dat er

met voorgaande gang van zaken geen sprake een zorgvuldige voorbereiding of procedure betwisten wij. Door de terinzagelegging van een voorontwerp van het bestemmingsplan hebben wij namelijk wel degelijk zorgvuldig gehandeld. Via de gebruikelijke weg hebben wij (onder meer door plaatsing van een kennisgeving [in.de.bernhezer](http://in.de.bernhezer.nl)) bekendgemaakt in welke periode het voortontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. In deze periode kon een ieder reageren op het voorontwerp en momenteel worden alle binnengekomen reacties zorgvuldig behandeld. Deze procedure is in overeenstemming met onze Inspraak- en participatieverordening Bernheze 2012 (opvolger van de Inspraakverordening Bernheze 2006, die op het moment van terinzagelegging van het voorontwerp vigeerde). Zo is voor het voorontwerp de voorgeschreven procedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht doorlopen en vindt verslaglegging van de inspraak op de voorgeschreven weg plaats.

4. Bij de planvoorbereiding is in juni 2012 een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In dit luchtkwaliteitsonderzoek, welk onderzoek als bijlage wordt opgenomen bij de toelichting, is de invloed op de luchtkwaliteit voor en na de realisatie van de ontsluitingsweg berekend. Vervolgens heeft een toetsing aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer plaatsgevonden. Om de luchtkwaliteit vast te stellen is in het onderzoek gebruik gemaakt van de rekenmodellen CAR II en Pluim Snelweg en is een aantal wegvakken onderzocht. In het luchtkwaliteitsonderzoek is opgenomen dat de wegen Laag Beugt (N606), de Baron van den Bogaerdelaan, de Laverdonk, de nieuwe ontsluitingsweg en het tracé van de N279 in de huidige en gereconstrueerde situatie (inclusief de op- en afritten) zijn onderzocht. Het betreffen daarbij alle relevante ontsluitingswegen. Gezien de aard (smal) en de ligging van de Boterweg is deze weg niet als relevante ontsluitingsweg aangemerkt en zodoende niet in het onderzoek betrokken. Dit komt doordat in vergelijking tot de wegvakken die in het onderzoek zijn meegenomen, de verkeersintensiteiten hier laag zijn. Realisatie van de ontsluitingsweg zal aan de luchtkwaliteitssituatie van de Boterweg, in vergelijking tot wat voor de andere wegvakken is bepaald, weinig veranderen.

De resultaten van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek laten zien dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden zal plaatsvinden en wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer. Dit betekent dat luchtkwaliteit de haalbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Gelet op voorgaande overwegingen delen wij dan ook niet de vrees van inspreker voor ernstige aantasting van de luchtkwaliteit van insprekers en de verblijvende personen op Boterweg 2.

5. Wij bestrijden dit standpunt. Bij de voorbereidingen van het bestemmingsplan hebben wij uitgebreid aandacht besteed aan het bodemaspect. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit uitgebreid uiteengezet. Eerst hebben wij geïnventariseerd wat het toekomstig gebruik zal zijn van de bodem in het plangebied, vervolgens hebben we de bodemkwaliteitskaart voor regio Noordoost Brabant geraadpleegd, daarna de uitgevoerde onderzoeken beschouwd en tenslotte op grond van die bevindingen twee waterbodemonderzoeken uitgevoerd. Op grond van al deze informatie zijn wij uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat in het plangebied geen bodemverontreiniging voorkomt en nader onderzoek niet noodzakelijk is. De bodemkwaliteit in het plangebied is geschikt voor de toekomstige bestemmingen en de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan is hiermee geborgd. Een verkennend bodemonderzoek hoeft pas tijdens de werkzaamheden te worden uitgevoerd. Daarbij merken wij nog op dat momenteel ten behoeve van de uitvoering een verkennend bodemonderzoek wordt uitgevoerd.

6. Een ruimtelijke ontwikkeling is toegestaan indien wordt voldaan aan de geluidsnormen die de Wet geluidhinder stelt. Om te onderzoeken of dit het geval is, is bij de planvoorbereiding in juni 2012 akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting en daarin is vermeld op welke wijze is geconstateerd dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. In dit akoestisch onderzoek zijn de geluidseffecten onderzocht op de woningen die binnen de geluidszone zijn gelegen van de nieuwe ontsluitingsweg. Dit is gedaan via berekeningen die zijn uitgevoerd volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 en het rekenprogramma GeoMilieu V 1.91. De geluidbelastingen zijn berekend op een waarneemhoogte van 1,5 m ten opzichte van de (verdiepings-) vloeren, ervan uitgaande dat een bouwlaag 3 meter bedraagt. Naast de woningen zijn er in de geluidszone geen andere objecten die volgens de Wet geluidhinder geluidsgevoelig zijn en worden beschermd. Dit betekent dat het bedrijf van insprekers als zijnde geen geluidgevoelig object niet in het akoestisch onderzoek is betrokken. Met de woning van insprekers is wel degelijk rekening gehouden. In bijlage 2 en 3 van het akoestisch onderzoek is te zien dat de geluidsbelasting op de woning aan de Boterweg 2 op verschillende waarneempunten is gezien. Doordat de voorkeurswaarde van 48 dB op die woning, maar ook de andere geluidsgevoelige objecten, niet wordt overschreden, zijn er vanuit de Wet geluidhinder geen beperkingen om de nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen. De ontsluitingsweg voldoet uit de geluidsnormen van de Wet geluidhinder.
7. De weg zal volgens de ontwerpprincipes van het opgestelde inrichtingsplan worden ingericht. Dit houdt onder meer in dat bermen worden ingezaaid met grasmengels, een haag wordt opgericht en ook andere maatregelen worden getroffen teneinde de ontsluitingsweg in te passen in het landschap. Over het exacte wegontwerp kunnen op dit moment nog geen uitspraken worden gedaan. Er is op dit moment rekening gehouden met de meest uiterste grenzen die niet overschreden mogen worden. Nadere detaillering vindt plaats in de voorbereidingsfase van de uitvoering. Echter de afstand van het perceel aan de Boterweg 2 tot aan de verkeersbestemming bedraagt ongeveer 35 meter. Hier zit onder andere een natuurlijke buffer van 20 meter tussen. De afstand van de woning tot aan de weg bedraagt dus op zijn minst 35 meter.
8. De ontsluitingsweg kruist de Boterweg. Het oostelijk deel van de Boterweg sluit aan op de nieuwe ontsluitingsweg, het westelijk deel van de Boterweg wordt afgesloten. Indien insprekers met de noordelijke zijde van de Boterweg dit deel bedoelen, dan klopt het inderdaad dat daar vanaf de ontsluitingsweg geen aansluiting op plaatsvindt. De reden dat hier geen ontsluiting is opgenomen is uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Er is voor gekozen om geen vermenging plaats te laten vinden tussen ontsluitingsverkeer en verkeer dat uitsluitend het Aa-dal tot bestemming heeft. Indien insprekers van mening zijn dat sprake is van een waardevermindering van hun woning/bedrijf, kunnen zij zich – na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan- beroepen op de mogelijkheden die artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening biedt. Dit betekent de indiening van een verzoek tot planschade, welk verzoek vervolgens door het college van burgemeester en wethouders zal worden beoordeeld. Motivering en het voldoen aan relevante criteria bepalen of ook daadwerkelijk sprake kan zijn van een tegemoetkoming in planschade.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen

2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen
7. Geen aanpassingen
8. Geen aanpassingen

2.2 ABAB namens P. van de Ven

Mgr. Dubbelmanstraat 5, 5473 DK, Heeswijk-Dinther

Ingekomen per e-mail op 31 augustus 2012 en per post op 4 september 2012

**ABAB Vastgoedadvies
B.V. Postbus 10085 5000
JB Tilburg**

Samenvatting

1. Twijfel onder verwijzing naar het doel van de ruimtelijke onderbouwing, te weten de verbetering van de bereikbaarheid van het LOG Hazelbergsebroek en bedrijventerrein 't Retsel voor (vracht)verkeer, aan nut en noodzaak van ontsluitingsweg. Door de Verordening Ruimte geen schaalvergroting in het LOG en uit geen enkel rapport of onderzoek blijkt welke verkeersprognoses dan gelden.
2. Verwijzing naar bestemmingsplan Buitengebied Bernheze en toepasselijke bestemmingen op perceel van inspreker. Ontsluitingsweg past niet binnen doeleinden en verstoort op alle fronten het betreffende gebied.
3. Blijkens navraag balie gemeente hebben benodigde onderzoeken niet ter inzage gelegen. Onbekend of deze onderzoeken zijn uitgevoerd. Geen sprake een zorgvuldige voorbereiding of procedure.
4. Geen duidelijkheid over inrichting weg en tot hoever asfalt reikt. Ontsluitingsweg doorkruist perceel van inspreker, waardoor perceel praktisch onbruikbaar en daling waarde. Westelijk deel ontoegankelijk door ontbreken ontsluiting en daardoor grote kosten vanwege grote omweg van en naar andere perceel van inspreker.
5. Doorkruising drainage en ontwatering van perceel inspreker, waardoor bevoeiing met voedingsstoffen en/of besproeiing vanuit één punt niet meer mogelijk.
6. Bij realisatie ontsluitingsweg schroomt inspreker niet tot verhaal schade.

Reactie1

1. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.1.1.
2. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.2.2.
3. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.2.3.
4. Aan de opstelling van het voorontwerpbestemmingsplan heeft een zogenaamd Voor Ontwerp Plus (VO+) wegontwerp ten grondslag gelegen. Dit VO+ zal ook als basis dienen voor het ontwerpbestemmingsplan. Hoewel het VO+ vergaande detailleringen kent vanwege de ruimtelijke relevantie, zal een definitief wegontwerp (DO) de basis vormen voor de feitelijke aanleg van de ontsluitingsweg. De wijze waarop de vertaalslag plaatsvindt van VO+ naar DO zal vooral afhangen van de wijze waarop de realisatie van de ontsluitingsweg zal worden aanbesteed. Niettemin biedt het VO+ wegontwerp middels de bijbehorende profielen zoals aan het

voorontwerp bestemmingsplan ten grondslag lagen inzicht in de maatvoering. In het overleg dat wij met u in het kader van de grondverwerving voeren passeren alle belangen die u als eigenaar betreffen de revue.

5. Wij gaan er op basis van het waterhuishoudkundig onderzoek vanuit dat de weg voldoet aan de ontwateringsnormen en niet van invloed zal zijn op de drainage. In de uitvoeringsfase zal dit bovendien in detail nader worden onderzocht en uitgewerkt. Omdat in het wegontwerp geen sprake is van ondergrondse constructies zullen de effecten van de ontsluitingsweg op de grondwaterstroming in het plangebied beperkt zijn. Doordat de stromingsrichting van het freatische grondwater naar de beek is gericht, worden echter geen wezenlijke verstoringen verwacht als gevolg van het zandcunet van de weg of als gevolg van zettingen bij het grondlichaam rondom de geplande brug. Om hier zeker van te zijn worden de grondwaterstanden in het plangebied voorafgaand, tijdens en na uitvoering ingemeten met behulp van peilbuisen. Mochten er toch significante effecten optreden, dan is een mogelijke mitigerende maatregel het realiseren van hydrologisch doorlatende verbindingen (zandbanen) onder de grondlichamen.
6. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen

2.3 Achmea Rechtsbijstand namens M.G.A.M. Goyaarts

Laverdonk 7, 5473 KX, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 31 augustus 2012

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

Samenvatting

1. Nieuwe ontsluitingsweg bij Laverdonk dwars door het Aa-dal, waardoor onherstelbare aantasting woon- en leefklimaat inspreker en omwonenden. In nieuwe situatie dag en nacht zwaar verkeer, ook zwaar vrachtverkeer, op te korte afstand van naastgelegen woningen waardoor gevolgen woon- en leefklimaat omwonenden rampzalig. Geen rekening gehouden met hun belangen en stukken vertekend beeld van werkelijke gevolgen. Geen beperking hinder en overlast omwonenden.
2. Miskenning groot aantal agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen, door tracé op te korte afstand van gezonde agrarische bedrijven en aanpalende woningen.
3. Tracé met grote bocht vanaf de Laverdonk naar N279 richting Veghel niet correct. Nieuwe ontsluitingsweg kan recht door of afbuigend richting Den Bosch. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.

4. Ontsluitingsweg onaanvaardbare aantasting van kwetsbare beekdal van de Aa. Aldaar bescherming natte natuurparel. Twijfel variant als meest milieu- en /of natuurvriendelijk, en als landschappelijk aanvaardbaar.
5. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen door bescherming natuur- en landschapswaarden. Maar geen beletsel aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied dat is aangemerkt als extensivering. Verzoek tot schrappen aanduiding extensivering nu natuur niet meer belangrijkste is.
6. Bagatellisering milieubelasting gepresenteerd tracé en geen rekening belangen inspreker. Door lokaal en doorgaand verkeer onaanvaardbare verkeershinder en overlast bij bedrijf en woning inspreker. Variant Laverdonk geen verbetering maar een verslechtering.
7. Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege langsrazend (vracht)verkeer.
8. Verkeersdrukke leidt tot geluidhinder, lichthinder, onnodige blootstelling uitlaatgassen en verslechtering uitzicht voor inspreker. Van rustig en veilig wonen en exploitatie veehouderij blijft niets over. Uit stukken blijkt niet voornemen hinder en overlast te beperken.
9. Transport gevaarlijke stoffen op te korte afstand woning inspreker.
10. Nieuwe afslag N279 midden in open landschap. Opzet hiervan is verkeersgebruikers goed zicht open landschap (beekdal) en kerk te gunnen. Voorbij gegaan wordt aan hinder/overlast omwonenden en door verkeer op tracé koplampen vol op het geval.
11. Plan eenzijdig ingestoken op reductie verkeersbelasting bebouwde kom en doorstroming vrachtverkeer van/naar N279, zonder afdoende rekenschap milieu-, natuur en landschapsbelangen en woon/werkklimaat omwonenden.
12. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

1. Wij betwisten dat wij geen rekening hebben gehouden met de belangen van inspreker en andere belanghebbenden, en dat de stukken een vertekend beeld hebben van de werkelijke gevolgen. Om te komen tot een goede (belangen) afweging is gekozen voor een uitgebreid voortraject van afwegingen waaraan alle belanghebbenden hun inbreng, ideeën en visie hebben kunnen leveren. Dit om de aansluitende besluitvorming die nodig is zorgvuldig en gedegen voor te bereiden en ook omdat wij op die wijze de individuele en algemene belangen goed inzichtelijk hebben gekregen. Wij hebben ons bij de planvoorbereidingen terdege gerealiseerd dat de nieuwe ontsluitingsweg door het Aa-dal gevolgen kan hebben voor inspreker, omwonenden en andere belanghebbenden. Echter, doordat onderzoek heeft aangetoond dat de toekomstige verkeersomvang zonder substantiële negatieve effecten voor het Aa-dal niet kan worden afgewikkeld via de bestaande wegen in het Aa-dal, is een ingreep in de wegstructuur in Heeswijk-Dinther onvermijdelijk. Om te komen tot een toekomstgerichte oplossing voor de verkeersproblematiek in Heeswijk-Dinther en de te verwachten negatieve effecten voor het Aa-dal vanwege de verkeersdrukke, hebben wij de haalbaarheid van een nader te duiden wegtracé voor een ontsluitingsweg onderzocht. Verschillende alternatieven zijn behandeld en onderzocht. Dit heeft geleid tot vaststelling van een tracé voor de ontsluitingsweg op 5 februari 2009 en vervolgens is begonnen met de verdere uitwerking van het wegtracé. Bij dit wegontwerp, zoals vervat in einddocumenten van de afwegingenfase is zoveel mogelijk rekening gehouden met het beekdal en de landschappelijke waarden en lijnen in het gebied. Als uitgangspunt gold dat er een

nadrukkelijke scheiding zou moeten komen tussen gebiedseigen verkeer in het Aadal en het toekomstige ontsluitingsverkeer. Bij de uitwerking in het landschapsinrichtingsplan is hier uitgebreid aandacht aan besteed. Daarbij is een afweging gemaakt tussen een verantwoorde inpassing van de ontsluiting en verlichting van de overlast in de kern, rekening houdend met het waardevolle landschap en karakter buitengebied. Dit betekent dat wij bij de opstelling van dit inrichtingsplan zoveel mogelijk rekening hebben gehouden met de bestaande groen- en dorpsstructuren, mogelijkheden om ecologische zones door te trekken. Wij hechten erg aan een goede landschappelijke inpassing waarin ecologie en economie in een juiste balans zorgen voor een duurzaam plan en nog belangrijker een daadwerkelijk duurzame toekomst. Dit is een van de redenen geweest dat wij bij de totstandkoming en uitvoering van de ontsluitingsweg samen hebben gewerkt met het Waterschap. Daarbij is niet alleen gekeken naar de uitvoeringsvoorbereiding en aanleg van de ontsluitingsweg, maar ook voor een opgave voor natuurcompensatie vanuit de N279 plannen. In tegenstelling tot wat inspreker stelt, hebben wij wel gezocht naar mogelijkheden om hinder en overlast zoveel mogelijk te beperken. Een vertaling heeft hiervan bijvoorbeeld plaatsgevonden in het inrichtingsplan. Via verschillende groenstructuren zal de ontsluitingsweg worden ingepast in het omringende landschap en een op te richten haag moet hinder vanwege koplampen van automobilisten voorkomen. Daarnaast zijn verschillende (milieu) onderzoeken uitgevoerd om vast te kunnen stellen of het wegtracé op de betreffende planlocatie kan plaatsvinden en welke randvoorwaarden daarbij gelden. Uit al deze onderzoeken is ons gebleken dat er geen knelpunten zijn die de haalbaarheid van het bestemmingsplan kunnen ondermijnen. Voor wat betreft verkeer merken wij op dat wij hebben onderzocht wat de gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat voor omwonenden. Doordat onder meer het luchtkwaliteitsonderzoek als het akoestisch onderzoek hebben uitgewezen dat kan worden voldaan aan de daarvoor geldende normen, zijn wij van mening dat er met de komst van de ontsluitingsweg geen onevenredige aantasting plaats zal vinden van het woon- en leefklimaat van inspreker en omwonenden.

2. Zoals hiervoor is omschreven hebben wij in een voortraject verschillende individuele en algemene belangen tegen elkaar afgewogen. Bij deze afweging zijn ook de belangen van agrarische bedrijven en omwonenden betrokken. Via verschillende informatieavonden en andere momenten zijn omwonenden en andere geïnteresseerden in de gelegenheid gesteld om hun inbreng, ideeën en visie naar voren te brengen. Wij hebben al deze reacties geïnventariseerd en afgewogen tegenover algemene belangen. In het wegtracé zoals dat momenteel voorligt, hebben wij zoveel mogelijk rekening gehouden met voornoemde belangen. Wij merken daarbij wel op dat in het besluitvormingsproces algemene en individuele belangen niet altijd overeen zijn gekomen. Dit laat onverlet, dat wij van mening zijn dat de belangen van de agrarische bedrijven en omwonenden voldoende zijn meegewogen.
3. Wij betwisten dat het wegtracé dat is opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan niet correct is. Bij de afweging om te komen tot de ligging ten zuiden vanaf de Laverdonk naar de N279 hebben wij verschillende algemene maar ook individuele belangen afgewogen. Het resultaat daarvan is het huidige wegontwerp. Dat naar onze mening een evenredige balans is tussen de belangen van agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen als andere algemene belangen waaronder landschappelijke belangen. Dat de door inspreker opgeworpen variant volgens inspreker minder hinder en/of overlast kan betekenen voor de

omgeving, een stelling die inspreker niet nader heeft onderbouwd, verandert niet ons standpunt. In het besluitvormingsproces hoeven individuele en algemene belangen niet overeen te stemmen, voorover er maar sprake is van een zorgvuldige en gedegen voorbereiding. Wij menen dat wij via de verschillende stappen in het voortraject en de nog te nemen stappen hieraan voldoen. Overigens wijzen wij erop dat de ongelijkvloerse aansluiting op de N279 en het wegdeel daar naartoe na de rotonde op Laverdonk geen onderdeel is in het voorliggende gemeentelijke plan maar deel uitmaakt van de provinciale plannen voor de N279.

4. Zoals ook bij de beantwoording onder 1 al is opgemerkt hebben wij bij het wegontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met het beekdal en de landschappelijke waarden en lijnen in het gebied. Bij de uitwerking in het landschapsinrichtingsplan is hier uitgebreid aandacht aan besteed. In het voorbereidingsproces hebben wij de afweging gemaakt tussen een verantwoorde inpassing en verlichting van de overlast in de kern, rekening houdend met het waardevolle landschap en karakter buitengebied. Daarbij hebben wij niet enkel gekeken naar het alternatief dat het meest milieu en/of natuurvriendelijk is, maar ook naar andere belangen zoals de landschappelijke aanvaardbaarheid en belangen van agrarische bedrijven en omwonenden. Juist om te komen tot een goede afweging tussen de voordelen voor de bebouwde kom, tegenover de nadelen van de gebiedsdoorsnijding. De in de einddocumenten van de afwegingenfase opgemaakte balans laat zien dat de nadelen van de gebiedsinbreuk, mits rekening wordt gehouden met wat uit de onderzoeken is gebleken, niet opwegen tegen de voordelen van de ontsluitingsroute door het beekdal. Daarnaast merken wij op dat het Verkeersstructuurplan 2007 (VSP) het resultaat is geweest van een met waarborgen omkleed proces waarin nut en noodzaak evenals een (grove) indicatie van de beoogde ligging van de ontsluitingsweg door het Aa-dal werden vastgelegd. In onderliggend bestemmingsplan wordt de eerste verkeerskundige strategische keuze nader uitgewerkt. In deze uitwerking is stilgestaan bij het in VSP beoogde effect (in casu nut en noodzaak) wat werd herbevestigd. Uitsluitend aanvullende afwegingen voor wat betreft onder meer fysieke aspecten en gebiedswaarden hebben vervolgens geleid tot een trechtering / detaillering. Dit heeft geleid tot de in het bestemmingsplan vervatte uitwerking.
5. De opmerking over de beperkingen vanwege de bescherming van natuur- en landschapswaarden nemen wij ter kennisgeving aan. Bij de keuze van het wegontwerp is een afweging gemaakt tussen een verantwoorde inpassing van de ontsluiting en verlichting van de overlast in de kern, rekening houdend met het waardevolle landschap en karakter buitengebied. De natuur- en landschapswaarden zijn dus wel degelijk betrokken bij de afweging om een wegtracé midden in het beekdal te situeren. Bij het wegontwerp hebben wij zoveel mogelijk rekening gehouden met het beekdal en de landschappelijke waarden en lijnen in het gebied. Deze waarden moeten blijven bestaan en wij betwisten dan ook dat er ondanks aanleg van de ontsluitingsweg nauwelijks iets meer overblijft van de natuurfunctie. Het Beekdal waar de ontsluitingsweg is gesitueerd moet zijn natuurfunctie ook na de komst van de ontsluitingsweg blijven behouden. Wij menen dat dit gezien het landschapsinrichtingsplan ook kan gebeuren. Bij de opstelling daarvan is zoveel mogelijk rekening hebben gehouden met de bestaande groen- en dorpsstructuren, mogelijkheden om ecologische zones door te trekken.

Daar waar noodzakelijk worden de natuur- en landschapswaarden in het onderliggende bestemmingsplan beschermd. Verder zijn wij daar op grond van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant ook toe gehouden. Zo is

binnen een extensiveringsgebied vanwege deze verordening de uitbreiding van bestaande intensieve veehouderijen niet mogelijk. Gezien deze bepaling hebben wij in het bestemmingsplan een aanduiding opgenomen die de genoemde uitbreiding moet voorkomen binnen de extensiveringsgebieden. Wij kunnen deze aanduiding niet schrappen doordat wij daardoor in strijd handelen met de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant. Het verzoek van inspreker wordt dan ook niet gehonoreerd.

6. Wij betwisten dat de milieubelasting zoals gepresenteerd ten gevolge van het wegtracé is gebagatelliseerd. In de uitgevoerde onderzoeken hebben wij zowel de positieve als negatieve onderzocht. De uitkomsten zijn richtinggevend geweest bij de uiteindelijke vormgeving van het wegtracé en de keuze voor de variant die momenteel voorligt. In het verkeersmodel, dat ook grondslag is geweest voor het akoestisch – en luchtkwaliteitsonderzoek, hebben wij het onderliggend wegennet voldoende meegenomen. Daarbij hebben wij wel de keus gemaakt bepaalde ver weg gelegen wegen en kleine weggetjes niet op detailniveau mee te nemen. De ontsluitingsweg sluit aan op de Boterweg en op Laverdonk. Zowel de Boterweg als het gedeelte van Laverdonk ter hoogte van de ontsluitingsweg, maken – net als veel andere lokale wegen - geen onderdeel uit van het verkeersmodel (het gedeelte van Laverdonk tussen N279 en Abrugstraat maakt wel onderdeel uit van het verkeersmodel). Verkeerskundig (en voor het doeleinde waarvoor het verkeersmodel wordt ingezet) zijn dergelijke lokale wegen niet van belang. Uit verkeerstelling uit 2012 blijkt dat op de Boterweg circa 200 mvt/etmaal rijden. De verwachting is dat deze intensiteit niet wezenlijk wijzigt als gevolg van de ontsluitingsweg. Van Laverdonk, ter hoogte van de toekomstige kruising met de ontsluitingsweg, zijn geen tellingen beschikbaar. Afgaande op de verkeerstelling op de aansluitende Avestijnstraat (circa 500 mvt/etmaal in 2012) kan worden aangenomen dat een dergelijke verkeersintensiteit nu ook op Laverdonk ter hoogte van de toekomstige kruising met de ontsluitingsweg rijdt. Naar verwachting zal dit aantal van 500 mvt/etmaal in de toekomst niet wijzigen. Niettemin blijven wij op alle relevante wegen tellingen uitvoeren. Dat zal ook het geval zijn na realisatie van de ontsluitingsweg omdat dan ook verdere, te nemen verkeersbeslissingen nodig zijn (o.a. Traverse). Op grond van het gehanteerde verkeersmodel en de op grond daarvan uitgevoerde akoestische en luchtkwaliteitsonderzoeken, menen wij dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Zowel het akoestisch onderzoek als luchtkwaliteitsonderzoek. Ondanks het ontbreken van de noodzaak om bepaalde ver weg gelegen wegen en kleine weggetjes niet mee te nemen hebben wij wel voorzien dat er vanuit insprekers vragen zouden komen over deze wegen. Daarom hebben wij het wenselijk gevonden om waar nodige en mogelijk nadere accenten te zetten. In concreto betekent dit dat op tal van wegen in Heeswijk-Dinther tellingen zijn verricht die vervolgens naar de provincie Noord-Brabant zijn gezonden voor validering van hun verkeersmodelkeus. Verder menen wij dat wij voldoende rekening hebben gehouden met de belangen van inspreker en ook andere belanghebbenden. Bij de beantwoording van reactie 2.3.1 hebben wij dit ook nader uiteengezet en wij verwijzen naar deze reactie. Ook ter plaatse van de Laverdonk zorgt de gekozen variant voor een evenredig evenwicht tussen de individuele belangen van inspreker en andere omwonenden/agrarische bedrijven en de algemene belangen.
7. Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft aangetoond dat er na realisatie van de ontsluitingsweg voldaan blijft worden aan de wettelijke normen die gelden voor luchtkwaliteit. Dit betekent dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de

realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg. Vóór de totstandkoming van het VSP is gekeken naar enkele alternatieven, zoals een parallelstructuur langs de A50 (Hoog Beugt-N279). Dat alternatief voldeed verkeerskundig niet aan de doelstelling (oplossing voor verminderen vrachtverkeer over Traverse). Kortom, ontsluitingsweg moest door Aa-dal zuidelijk van kom van Heeswijk-Dinther. Het gebruikmaken van bestaande lokale wegen door Aa-dal geeft behalve onverantwoorde menging van verkeersstromen ook een te forse inbreuk op de gebiedskarakteristieke wegen in Aa-dal.

8. Bij de planvoorbereidingen hebben wij verschillende onderzoeken uitgevoerd. Zoals al eerder opgemerkt in de beantwoording van deze reactie, hebben onderzoek naar luchtkwaliteit en geluid opgeleverd dat er met de ontsluitingsweg onder de daarvoor gestelde normen blijven. Wij betwisten dan ook dat sprake is van geluidhinder en onnodige blootstelling ten gevolge van uitlaatgassen. Voor wat betreft lichthinder merken wij op dat daarover uitgebreid aandacht is besteed in het verlichtingsplan en de uitkomsten daarvan zijn vertaald in het inrichtingsplan. Als uitgangspunt gold bij dit verlichtingsplan dat enkel verlichting wordt toegepast op plaatsen waar dat vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk is. Naast het aspect lichthinder is in het inrichtingsplan ook op andere punten rekening gehouden met de belangen van het kwetsbare beekdal maar ook met de omwonenden/ agrarische bedrijven en andere belanghebbenden. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg met behoud van de landschappelijke waarden en ook met het gevolg dat omwonenden rustig en veilig kunnen blijven wonen. Momenteel vinden aankooponderhandelingen plaats om de benodigde gronden in eigendom te krijgen. In dit minnelijke aankooptraject vinden wij het zeer belangrijk om zorgvuldigheid in acht te nemen en oog te hebben voor de met de ontsluitingsweg samenhangende belangen van de betreffende eigenaren). Dit betekent dat wij deze onderhandelingen heel zuiver houden en nadrukkelijk niet nader ingaan op mogelijke andere kwesties, wensen of ontwikkelingen die eventueel bij betrokkenen spelen maar geen directe relatie met de ontsluiting zelf hebben. Zaken die buiten de ontsluitingsaanpak voor betrokkenen een rol spelen kunnen vanzelfsprekend wel worden aangekaart en besproken maar krijgen die aandacht in op zichzelf staande procedures of beslissingen.
9. Wij betwisten dat het transport van gevaarlijke stoffen op te korte afstand plaatsvindt van de woning van inspreker. Het transport van gevaarlijke stoffen naar de gemeente vindt thans plaats over de wegen A50/N279 en via de Heeswijkseweg/ Baron van Bogaerdenlaan/Hoog Beugt-Laag Beugt. De N279 is opengesteld voor transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente Bernheze (waarvan het dorp Heeswijk-Dinther deel uitmaakt) heeft geen routingstelsel voor transport van gevaarlijke stoffen binnen de gemeente vastgesteld. Transport van gevaarlijke stoffen kan in principe over alle wegen in de gemeente kan plaatsvinden. Als basisregel geldt dat transporteurs met gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk moeten mijden op grond van artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat vervoer van gevaarlijke stoffen alleen binnen de bebouwde kom mag plaatsvinden ten behoeve van laden en lossen. Vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom zal dus nagenoeg alleen bestemmingsverkeer zijn en vrijwel geen doorgaand verkeer. Het aantal bedrijven dat gevaarlijke stoffen aan- of afvoert in Heeswijk-Dinther maar ook elders in Bernheze is gering. Op basis daarvan wordt verwacht dat er dusdanig weinig transport van gevaarlijke stoffen over de nieuwe ontsluitingsweg zal plaatsvinden dat dit niet van invloed is op het

aspect externe veiligheid en het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

10. Tijdens de informatieavond in december 2011 over de Startnotitie bestemmingsplan Heeswijk-Dinther Zuid werd door omwonenden aandacht gevraagd voor oplossingen in het ontwerp om hinder voor de omgeving van uitstralende koplampen van verkeer op de ontsluitingsweg tegen te gaan. Om hieraan tegemoet te komen is in het aan het bestemmingsplan ten grondslag gelegen wegontwerp een haag opgenomen. Dit betekent dat eventuele overlast vanwege verlichting door koplampen van auto's zal worden beperkt via deze haag. Daarnaast wordt bij de taluds een geleiderail geplaatst. Deze wordt zodanig uitgevoerd dat hiermee ook lichthinder wordt voorkomen.
11. In tegenstelling tot het door inspreker gestelde, is wel degelijk afdoende rekening gegeven van woon/werkklimaat omwonenden en milieu-, natuur en landschapsbelangen. De aanleiding van de ontsluitingsweg is dan wel onder meer gelegen in de verkeersproblematiek op de Traverse in Heeswijk-Dinther, dit betekent niet dat wij voorbij zijn gegaan aan de door inspreker genoemde belangen. Zo is met het wegontwerp zoals vervat in de einddocumenten van de afwegingenfase zoveel mogelijk rekening gehouden met het beekdal en de landschappelijke waarden en lijnen in het gebied. Bij de uitwerking in het landschapsinrichtingsplan is hier uitgebreid aandacht aan besteed. Daarbij is de afweging gemaakt tussen een verantwoorde inpassing van de ontsluiting en verlichting van de overlast in de kern, rekening houdend met het waardevolle landschap en karakter buitengebied. Daarnaast hebben wij ook de verschillende milieubelangen meegewogen. Dit is gebeurd aan de hand van verschillende onderzoeken waarbij is gezien of het bestemmingsplan kan voldoen aan geldende normen. Tenslotte merken wij over het woon/werkklimaat van omwonenden op, dat ook daarmee rekening is gehouden. Daarbij wijzen wij onder meer op de belangenafweging die in het voortraject al is genomen. Er zijn verschillende momenten geweest waarbij belanghebbenden en geïnteresseerden hun inbreng, ideeën en visie hebben kunnen leveren. Te wijzen valt op de mogelijkheid om te reageren op de startversie van de afwegingennotitie in 2010, maar ook op de verschillende informatiebijeenkomsten. Alle schriftelijke, maar ook mondelinge inspraakreacties zijn door ons beoordeeld en hebben geleid tot verbeteringen in het wegontwerp. Wij menen dat wij hierdoor op een zorgvuldige wijze de woon/werkbelangen van omwonenden hebben meegewogen.
12. Hierboven is aangegeven op welke wijze wij omgaan met de verschillende punten uit deze inspraakreactie.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen
7. Geen aanpassingen
8. Geen aanpassingen
9. Geen aanpassingen
10. Geen aanpassingen
11. Geen aanpassingen

12. Zie punt 1 t/m 11

2.4 Achmea Rechtsbijstand namens H.H.M. Hanegraaf

*Laverdonk 9A, 5473 KX, Heeswijk-
Dinther Ingekomen op 31 augustus 2012*

**Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg**

Samenvatting

1. Nieuwe ontsluitingsweg bij Laverdonk dwars door het Aa-dal, waardoor onherstelbare aantasting woon- en leefklimaat inspreker en omwonenden. Dit wordt zomaar opgeofferd vanwege nieuwe ontsluitingsweg.
2. Miskenning groot aantal agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen, door tracé op te korte afstand van gezonde agrarische bedrijven en aanpalende woningen.
3. Ingetekend tracé met grote bocht vanaf de Laverdonk naar de N279 richting Veghel is niet correct, nu een nieuwe ontsluitingsweg ook gewoon recht door of afbuigend richting Den Bosch kan. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.
4. Verzoek om behoud ventweg ter voorkoming van al het verkeer dat via Laverdonk gaat rijden en daardoor ernstige afbreuk verkeersveiligheid. Ook komt dit ten goede bereikbaarheid bedrijven.
5. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen door bescherming natuur- en landschapswaarden. Maar geen beletsel tot aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied.
6. Inspreker wijst op nadelige gevolgen indien landbouwgrond vanwege (natuur)compensatie wordt opgeofferd voor natuurontwikkeling. Stijging kosten landbouwgrond, aankoop van grond en/of gewas elders voor ruwvoederwinning en stijging kosten mestafzet bij omzetting natuur in directe omgeving.
7. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

1. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.1.
2. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.2.
3. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.3.
4. Met de huidige wegtracékeuze kunnen wij de doelstellingen die met deze weg zijn gesteld bereiken. Niet alleen zal daardoor de verkeersdruk op de Traverse en binnen de kom afnemen, ook zal daardoor mede door de opwaardering van de N279 de sluipverkeerbelasting afnemen. Verder menen wij dat er door de ontsluitingsweg geen belemmeringen bestaan voor de bereikbaarheid van bedrijven. Bij het vormgeven van het uiteindelijke wegtracé is de bereikbaarheid van de verschillende bedrijven meegewogen en heeft daar waar nodig geleid tot aanpassingen in het ontwerp. Doordat de belasting van het onderliggende verkeersnetwerk zal afnemen, zal dit ten goede komen aan de verkeersveiligheid. Wij kunnen niet voorkomen dat ander verkeer dan bestemmingsverkeer gebruik zal maken van de Laverdonk, echter verwachten wij dat de verkeersdruk vanwege de ontsluitingsweg op de Laverdonk wel zal afnemen. Uit de reactie van inspreker maken wij op dat inspreker doelt op de parallelstructuur N279. Die maakt echter

geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Ontsluitingsweg. Voor de goede orde kunnen wij wel mededelen dat de provincie – in samenspraak met ons als gemeente- de parallelstructuur inmiddels heeft aangepast zodat een functionele ontsluiting van en naar het achterland van de N279 beter wordt gefaciliteerd.

5. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.5.
6. Momenteel vinden aankooponderhandelingen plaats om de benodigde gronden in eigendom te krijgen. In dat aankooptraject zal ook worden meegenomen in hoeverre inspreker moet worden gecompenseerd voor de door hem genoemde zaken. Doordat de onderhandelingen momenteel lopen, kunnen wij daar hier geen nadere uitspraken over doen.
7. Hierboven is aangegeven op welke wijze wij omgaan met de verschillende punten uit deze inspraakreactie.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen
7. Zie punt 1 t/m 6

2.5 Achmea Rechtsbijstand namens J.H.M. Smits

*Laverdonk 5A, 5473 KX, Heeswijk-
Dinther Ingekomen 31 augustus 2012*

**Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg**

Samenvatting

1. Nieuwe ontsluitingsweg bij Laverdonk dwars door het Aa-dal, waardoor onherstelbare aantasting woon- en leefklimaat inspreker en omwonenden. In nieuwe situatie dag en nacht zwaar verkeer, ook zwaar vrachtverkeer, op te korte afstand van naastgelegen woningen waardoor gevolgen woon- en leefklimaat omwonenden rampzalig. Geen rekening gehouden met hun belangen en stukken vertekend beeld van werkelijke gevolgen. Geen beperking hinder en overlast omwonenden.
2. Miskenning groot aantal agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen, door tracé op te korte afstand van gezonde agrarische bedrijven en aanpalende woningen.
3. Tracé met grote bocht vanaf de Laverdonk naar N279 richting Veghel niet correct. Nieuwe ontsluitingsweg kan recht door of afbuigend richting Den Bosch. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.
4. Ontsluitingsweg onaantvaardbare aantasting van kwetsbare beekdal van de Aa. Aldaar bescherming natte natuurschap. Twijfel variant als meest milieu- en /of natuurvriendelijk, en als landschappelijk aanvaardbaar.
5. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen vanwege bescherming natuur- en landschapswaarden, maar geen beletsel tot aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied.

6. Bagatellisering milieubelasting gepresenteerd tracé en geen rekening belangen inspreker. Door lokaal en doorgaand verkeer onaanvaardbare verkeershinder en overlast bij bedrijf en woning inspreker. Variant Laverdonk geen verbetering maar een verslechtering.
7. Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege langsrazend (vracht)verkeer
8. Verkeersdrukte leidt tot geluidhinder, lichthinder, onnodige blootstelling uitlaatgasen en verslechtering uitzicht voor inspreker. Van rustig en veilig wonen en exploitatie veehouderij blijft niets over. Uit stukken blijkt niet voornemen hinder en overlast te beperken.
9. Transport gevaarlijke stoffen op te korte afstand woning inspreker.
10. Nieuwe afslag N279 midden in open landschap. Opzet hiervan is verkeersgebruikers goed zicht open landschap (beekdal) en kerk te gunnen. Voorbij gegaan wordt aan hinder/overlast omwonenden en door verkeer op tracé koplampen vol op het geval.
11. Plan eenzijdig ingestoken op reductie verkeersbelasting bebouwde kom en doorstroming vrachtverkeer van/naar N279, zonder afdoende rekenschap milieu-, natuur en landschapsbelangen en woon/werkklimaat omwonenden.
12. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

1. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.1.
2. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.2.
3. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.3.
4. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.4.
5. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.5.
6. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.6.
7. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.7.
8. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.8.
9. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.9.
10. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.10.
11. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.11.
12. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.12.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen
7. Geen aanpassingen
8. Geen aanpassingen
9. Geen aanpassingen
10. Geen aanpassingen
11. Geen aanpassingen
12. Zie punt 1 t/m 11

2.6 Achmea Rechtsbijstand namens J.P.A. Verschuren

*Laverdonk 12A, 5473 KX, Heeswijk-
Dinther Ingekomen 31 augustus 2012*

**Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg**

Samenvatting

1. Nieuwe ontsluitingsweg bij Laverdonk dwars door het Aa-dal, waardoor onherstelbare aantasting woon- en leefklimaat inspreker en omwonenden. In nieuwe situatie dag en nacht zwaar verkeer, ook zwaar vrachtverkeer, op te korte afstand van naastgelegen woningen waardoor gevolgen woon- en leefklimaat omwonenden rampzalig. Geen rekening gehouden met hun belangen en stukken vertekend beeld van werkelijke gevolgen. Geen beperking hinder en overlast omwonenden.
2. Miskenning groot aantal agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen, door tracé op te korte afstand van gezonde agrarische bedrijven en aanpalende woningen.
3. Tracé met grote bocht vanaf de Laverdonk naar N279 richting Veghel niet correct. Nieuwe ontsluitingsweg kan recht door of afbuigend richting Den Bosch. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.
4. Ontsluitingsweg onaanvaardbare aantasting van het kwetsbare beekdal van de Aa. Aldaar bescherming natte natuurparel. Twijfel variant als meest milieu- en /of natuurvriendelijk, en als landschappelijk aanvaardbaar.
5. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen vanwege bescherming natuur- en landschapswaarden, maar geen beletsel tot aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied.
6. Bagatellisering milieubelasting gepresenteerd tracé en geen rekening belangen inspreker. Door lokaal en doorgaand verkeer onaanvaardbare verkeershinder en overlast bij bedrijf en woning inspreker. Variant Laverdonk geen verbetering maar een verslechtering.
7. Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege langsrazend (vracht)verkeer
8. Verkeersdrukke leidt tot geluidhinder, lichthinder, onnodige blootstelling uitlaatgassen en verslechtering uitzicht voor inspreker. Van rustig en veilig wonen en exploitatie veehouderij blijft niets over. Uit stukken blijkt niet voornemen hinder en overlast te beperken.
9. Transport gevaarlijke stoffen op te korte afstand woning inspreker.
10. Nieuwe afslag N279 midden in open landschap. Opzet hiervan is verkeersgebruikers goed zicht open landschap (beekdal) en kerk te gunnen. Voorbij gegaan wordt aan hinder/overlast omwonenden en door verkeer op tracé koplampen vol op het geval.
11. Plan eenzijdig ingestoken op reductie verkeersbelasting bebouwde kom en doorstroming vrachtverkeer van/naar N279, zonder afdoende rekenschap milieu-, natuur en landschapsbelangen en woon/werkklimaat omwonenden.
12. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

1. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.1.
2. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.2.
3. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.3.

4. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.4.
5. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.5.
6. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.6.
7. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.7.
8. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.8.
9. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.9.
10. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.10.
11. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.11.
12. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.12.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen
7. Geen aanpassingen
8. Geen aanpassingen
9. Geen aanpassingen
10. Geen aanpassingen
11. Geen aanpassingen
12. Geen aanpassingen

2.7 Achmea Rechtsbijstand namens H.L.M.M. van den Boom

Laverdonk 9C, 5473 KX, Heeswijk-Dinther Ingekomen 31 augustus 2012

**Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg**

Samenvatting

1. Nieuwe ontsluitingsweg bij Laverdonk dwars door het Aa-dal, waardoor onherstelbare aantasting woon- en leefklimaat inspreker en omwonenden. In nieuwe situatie dag en nacht zwaar verkeer, ook zwaar vrachtverkeer, op te korte afstand van naastgelegen woningen waardoor gevolgen woon- en leefklimaat omwonenden rampzalig. Geen rekening gehouden met hun belangen en stukken vertekend beeld van werkelijke gevolgen. Geen beperking hinder en overlast omwonenden.
2. Miskenning groot aantal agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen, door tracé op te korte afstand van gezonde agrarische bedrijven en aanpalende woningen.
3. Tracé met grote bocht vanaf de Laverdonk naar N279 richting Veghel niet correct. Nieuwe ontsluitingsweg kan recht door of afbuigend richting Den Bosch. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.
4. Ontsluitingsweg onaanvaardbare aantasting van kwetsbare beekdal van de Aa. Aldaar bescherming natte natuurparel. Twijfel variant als meest milieu- en /of natuurvriendelijk, en als landschappelijk aanvaardbaar.

5. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen vanwege bescherming natuur- en landschapswaarden, maar geen beletsel tot aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied.
6. Bagatellisering milieubelasting gepresenteerd tracé en geen rekening belangen inspreker. Door lokaal en doorgaand verkeer onaanvaardbare verkeershinder en overlast bij bedrijf en woning inspreker. Variant Laverdonk geen verbetering maar een verslechtering.
7. Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege langsrazend (vracht)verkeer
8. Verkeersdrukte leidt tot geluidhinder, lichthinder, onnodige blootstelling uitlaatgassen en verslechtering uitzicht voor inspreker. Van rustig en veilig wonen en exploitatie veehouderij blijft niets over. Uit stukken blijkt niet voornemen hinder en overlast te beperken.
9. Transport gevaarlijke stoffen op te korte afstand woning inspreker.
10. Nieuwe afslag N279 midden in open landschap. Opzet hiervan is verkeersgebruikers goed zicht open landschap (beekdal) en kerk te gunnen. Voorbij gegaan wordt aan hinder/overlast omwonenden en door verkeer op tracé koplampen vol op de geval.
11. Plan eenzijdig ingestoken op reductie verkeersbelasting bebouwde kom en doorstroming vrachtverkeer van/naar N279, zonder afdoende rekenschap milieu-, natuur en landschapsbelangen en woon/werkklimaat omwonenden.
12. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

1. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.1.
2. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.2.
3. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.3.
4. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.4.
5. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.5.
6. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.6.
7. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.7.
8. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.8.
9. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.9.
10. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.10.
11. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.11.
12. Zie de beantwoording van inspraakreactie 2.3.12.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen
7. Geen aanpassingen
8. Geen aanpassingen
9. Geen aanpassingen
10. Geen aanpassingen
11. Geen aanpassingen
12. Geen aanpassingen

2.8 Achmea Rechtsbijstand namens J.M. van Grinsven, A.C.M. van Empel en A.H.M. van Uden

*Dodenhoeksestraat 1, Heeswijk-Dinther
Eikenhoek 66, Heeswijk-Dinther
Vorstenbosseweg 4, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 10 augustus 2012*

**Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg**

Samenvatting

1. Ontsluitingsweg heeft gevolgen voor ontsluiting Retsel via Dodenhoeksestraat, welke weg van ondergeschikt belang is en vooral voor calamiteiten (uitspraken Raad van State). Onderstaande gevolgen zijn niet onderzocht en verzoek gevolgen op Dodenhoeksestraat alsnog onderzoeken.
 - a. effecten ontsluitingsweg op verkeer van/naar Retsel, met inbegrip van verkeer op Dodenhoeksestraat;
 - b. gevolgen ontsluitingsweg voor Dodenhoeksestraat en maatregelen die nodig zijn zodat deze straat van ondergeschikt belang (calamiteiten) is/blijft;
 - c. het voorkomen van de situatie dat (vracht)verkeer vanaf N279 en ontsluitingsweg via Retsel en Dodenhoeksestraat gaat.
2. Andere mogelijkheid is aanpassing ontsluiting vanaf Retsel via Dodenhoeksestraat zodat deze echt van ondergeschikt belang is en enkel voor calamiteiten.
3. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen ontwerp-bestemmingsplan.

Reactie

1. De Dodenhoeksestraat (uit telling uit 2012 blijkt dat hier circa 350 mvt/etmaal rijden) zit niet in het model, maar enkele noordelijker gelegen wegen (Hommelsedijk en Vorstenbosseweg) wel. Op deze noordelijker gelegen wegen leidt de ontsluitingsweg tot een gelijkblijvende intensiteit (Hommelsedijk), respectievelijk een lichte afname (Vorstenbosseweg) ten opzichte van de referentiesituatie 2020 (situatie, incl. verbreding N279). Hieruit kan worden afgeleid dat op de Dodenhoeksestraat geen verkeers-toename zal optreden als gevolg van de ontsluitingsweg. Dit is evident aangezien vanwege de ontsluitingsweg het verkeer van/naar Heeswijk-Dinther meer zuidwaarts georiënteerd zijn, dan zonder ontsluitingsweg. Daarnaast merken wij op dat momenteel adressant refereert aan een eerdere discussie die werd gevoerd rond de bestemmingsplanaanpassing bedrijventerrein Retsel. Vanuit die relatie worden op dit moment gesprekken gevoerd met adressant teneinde te komen tot een bevredigende maar ook verkeerskundig acceptabele oplossing die aansluit bij de door betrokkenen vóór het moment van onderhavig voorontwerp al aangekaarte problematiek.
2. Zoals hiervoor opgemerkt voeren wij gesprekken met adressant over bedrijventerrein Retsel. Het door adressant gedane voorstel over aanpassing ontsluiting vanaf de Retsel hoort thuis in die gesprekken. In onderliggend bestemmingsplan kunnen wij het voorstel geen plaats geven.
3. De reactie van insprekers geven noch aanleiding het bestemmingsplan aan te passen, noch om het ontwerpbestemmingsplan uit procedure te halen.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen

2.9 DAS namens A.P.M. Smits en Smits Groenwerken

*Eikenhoef 15 Heeswijk-Dinther /
Laverdonk 4b, 5473 KX, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 6 september 2012*

DAS

Postbus 23000

11000 DM Amsterdam

Samenvatting

1. Ontsluitingsweg dwars door bedrijfsperceel van inspreker. Strijdigheid met bestemming op grond van bestemmingsplan 'Buitengebied Bernheze'. Aanleg en gebruik van een weg voor verkeersbestemming niet toegestaan en ontsluitingsweg niet in overeenstemming met het behoud en/of het herstel van de landschappelijke en natuurlijke waarden en/of elementen ter plaatse.
2. Geen motivatie waarom ontsluitingsweg getuigt van goede ruimtelijke ordening.
3. Belemmering exploitatie van perceel inspreker. Vraag of voortzetting redelijke exploitatie kan. Geen zicht voorkomen nadeel dan wel compensatie.
4. Bestemming perceel inspreker wijkt af van bestemmingsplan 'Buitengebied Bernheze' doordat dit ten westen van het tracé de bestemming Agrarisch met waarden – landschappelijke, cultuurhistorische en/of abiotische waarden' heeft en ten oosten de bestemming natuur. Bevestiging hiervan en toelichting waarom afwijking.
5. Door de weg zeer dicht bij (recreatie)woning inspreker, mogelijke bouwwerken ten dienste van verkeersbestemming tot een hoogte van 15 meter en een negatieve beïnvloeding van de omgeving ter plaatse wegens toename geluid-, fijnstof- en stankbelasting waardevermindering woning. Voorkeur aan behoud huidige situatie in plaats tegemoetkoming in schade.
6. Verzoek van plannen af te zien of wijziging ervan waardoor geen schade in belangen en gebruik recreatiewoning en exploitatie bedrijf kan worden voortgezet.

Reactie

1. Wij betreuren dat de ontsluitingsweg dwars door het bedrijfsperceel gaat van inspreker, echter achten wij de situering van de weg op die plek gezien de afweging van alle individuele en algemene belangen onoverkomelijk. Momenteel voeren wij minnelijke onderhandelingen met inspreker om te komen tot opkoop van zijn gronden. In dit minnelijke aankooptraject vinden wij het zeer belangrijk om zorgvuldigheid in acht te nemen en oog te hebben voor de met de ontsluitingsweg samenhangende belangen van de betreffende eigenaren). Dit betekent dat wij deze onderhandelingen heel zuiver houden en nadrukkelijk niet nader ingaan op mogelijke andere kwesties, wensen of ontwikkelingen die eventueel bij betrokkenen spelen maar geen directe relatie met de ontsluiting zelf hebben. Wij onderschrijven de mening van inspreker dat de ontsluitingsweg niet is toegestaan op grond van het

vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Bernheze'. Doordat er met verschillende bestemmingen strijdigheid ontstaat, zijn wij dan ook gedwongen om een bestemmingsplanprocedure te doorlopen. Onderhavig bestemmingsplan is bedoeld om de ontsluitingsweg planologisch juridisch te borgen. Wij hebben ons gerealiseerd dat de nieuwe ontsluitingsweg is gelegen in het kwetsbare Beekdal. Daarom hebben wij bij het wegontwerp zoals vervat in de einddocumenten van de afwegingenfase zoveel mogelijk rekening gehouden met dit beekdal en de landschappelijke lijnen en waarden in het gebied. Bij de uitwerking in het landschapsinrichtingsplan is hier uitgebreid aandacht aan besteed. Daarbij is uiteindelijk de afweging gemaakt tussen een verantwoorde inpassing van de ontsluiting rekening houdend met het waardevolle landschap en karakter van het buitengebied. Doordat wij op voornoemde wijze rekening hebben gehouden met de landschappelijke en natuurlijke waarden en hier daar waar nodig consequenties aan hebben verbonden in het ontwerp- en inrichtingsproces, menen wij dat geen onevenredige aantasting plaats zal vinden van de landschappelijke en natuurlijke waarden in/rondom het plangebied.

2. Wij betwisten het door inspreker gestelde. In de toelichting hebben wij zorgvuldig gemotiveerd op welke wijze wij tot deze conclusie komen dat het bestemmingsplan getuigd van een goede ruimtelijke ordening. Zo hebben wij in het voortraject individuele en algemene belangen afgewogen en de uitkomsten hiervan meegenomen in het ontwerpproces van het wegtracé en de opstelling van het bestemmingsplan. Daarnaast is via onderzoeken gezien of er knelpunten optreden die de haalbaarheid van het bestemmingsplan kunnen ondermijnen. Onder meer doordat de uitkomsten van die onderzoeken geen knelpunten hebben opgeleverd, wij op verschillende momenten in de voorfase de individuele en algemene belangen tegen elkaar hebben afgewogen, er nut en noodzaak is om de ontsluitingsweg te realiseren en er ook geen strijdigheid bestaat met onze dan wel andere beleidskaders en verordening, zijn wij van mening dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Wij verwijzen hier verder naar de toelichting, waarin dit nader is omschreven.
3. Indien inspreker van mening is dat de waarde van zijn vakantiewoning daalt vanwege het veranderde ruimtelijke regime, kan hij zich beroepen op de mogelijkheden die artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening biedt. Dit betekent indiening van een verzoek tot planschade, welk verzoek vervolgens door het college van burgemeester en wethouders zal worden beoordeeld. Motivering en het voldoen aan relevante criteria bepalen of ook daadwerkelijk sprake kan zijn van een tegemoetkoming in planschade.
4. Zoals bij de beantwoording van reactie 2.9.2 al is opgemerkt, onderschrijven wij de mening van inspreker dat de ontsluitingsweg niet is toegestaan op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Bernheze'. Doordat er met verschillende bestemmingen strijdigheid ontstaat, zijn wij dan ook gedwongen om een bestemmingsplanprocedure te doorlopen. Onderhavig bestemmingsplan is bedoeld om de ontsluitingsweg planologisch juridisch te borgen en dit betekent dus inderdaad, zoals inspreker stelt, dat op punten wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. Dat de bestemming ten westen van de weg Agrarisch met waarden – Landschappelijke, cultuurhistorische en/of abiotische waarden heeft en ten oosten van de weg de bestemming natuur bevestigen wij.
5. Doordat uit deze onderzoeken is gebleken dat er aan de geldende normen kan worden voldaan, vormt de ontsluitingsweg geen belemmering. Wij verwijzen hier naar de toelichting waarin is uiteengezet op welke wijze wij tot deze conclusie zijn

gekomen. Wij hebben ons bij de planvoorbereidingen terdege gerealiseerd dat de nieuwe ontsluitingsweg door het Aa-dal gevolgen kan hebben voor inspreker Echter, doordat onderzoek heeft aangetoond dat de toekomstige verkeersomvang zonder substantiële negatieve effecten voor het Aa-dal niet kan worden afgewikkeld via de bestaande wegen in het Aa-dal, is een ingreep in de wegstructuur in HeeswijkDinther onvermijdelijk. Om te komen tot een toekomstgerichte oplossing voor de verkeersproblematiek in Heeswijk-Dinther en de te verwachten negatieve effecten voor het Aa-dal vanwege de verkeersdrukte, hebben wij de haalbaarheid van een nader te duiden wegtracé voor een ontsluitingsweg onderzocht. Daarbij is uiteindelijk gekozen voor de huidige variant van het wegtracé. Bij belangenafweging is rekening gehouden met verschillende individuele belangen, zo ook de belangen van inspreker. Hoewel dit niet heeft geleid tot een andere tracékeuze, hebben wij daar wel in ons inrichtingsplan rekening mee gehouden. In dit plan wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het waardevolle landschap en het karakter van het buitengebied. Voor wat betreft de waardevermindering van de woning verwijzen wij naar de beantwoording van inspraakreactie 2.9.3.

6. Het gebruik van de recreatiewoning kan worden voortgezet conform de persoonsgebonden beschikking die door de gemeente is afgegeven. Zoals bij inspreker bekend is omzetting van de recreatiewoning in een permanente woning niet mogelijk. Daarnaast betekent de ontsluitingsweg ook niet dat inspreker de exploitatie van zijn bedrijf niet meer kan voortzetten. In de besprekingen over de grondverwerving werd hiertoe een optie aangereikt die dit qua ruimtebeslag zonder meer zou moeten kunnen garanderen.
- Voor wat betreft de opmerking van inspreker over schade verwijzen wij naar reactie 2.9.3.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen
7. Geen aanpassingen

2.10 Familie Inia

Laag Beugt 4, 5473 KB, Heeswijk-Dinther

Ingekomen per mail op 31 augustus 2012 per post op 3 september 2012

Familie Inia

Laag Beugt 4

5473 KB Heeswijk-Dinther

Samenvatting

1. Noodzaak ontsluitingsweg (inspreker gebruikt vervolgens afkorting: HDZ) niet aangetoond:
 - a. groei verkeer door LOG is er niet;
 - b. ontsluiting bedrijventerrein 't Retsel niet herkenbaar;

- c. verbetering en kwaliteit leefomgeving met a en b niet aangetoond en geen verdwijning sluipverkeer door nieuwe N279. Er zijn alternatieven (bv $\pm$ 150m zuidelijker).
2. Gemeente gaat voorbij aan eerdere reactie (bijlage bijgevoegd) over alternatieven uit gemeenschap en 150m zuidelijker alternatief. Globale proces niet transparant en in geen enkel plan beschreven.
3. Toegepast tracé buiten indicaties van verkeersstructuurplan.
4. Uitgangspunt verkrijgen subsidie van provincie (bijlage bijgevoegd) is schaalvergroting LOG en groei verkeer door LOG. Verkeersintensiteitstabellen onderbouwen niet groei van en naar industrieterrein Retsel en naar het LOG over ontsluitingsweg.
 - a. getallen niet transparant;
 - b. intensiteiten ten opzichte van afwegingennotitie bijna factor 2 uit elkaar;
 - c. (afbeelding 5.3) verkeersintensiteit vermindert op Laag Beugt in 2020 ondanks groei LOG, zware verkeer vermindert factor 4-6 en afname ten opzichte van 2006;
 - d. (afbeelding 5.3) ontsluitingsweg heeft factor 1,7 lagere verkeersintensiteit dan afwegingennotitie blijkt uit Memo Arcadis d.d. 30-9-2009, uit afwegingennotitie die van 10480 uitgaat en uit huidige inschatting 6209.
 - e. positieve impact verkeersgroei door groei industrieterrein de Retsel niet in cijfers inzichtelijk;
 - f. toename verkeer HDZ over Laag/Hoog Beugt richting Veghel is mening Veghel (bijlage bijgevoegd);
 - g. HDZ-Beugt van/naar Veghel volgens grootste groep inwoners Veghel en ook transportbedrijf (bijlage bijgevoegd) uitstekende route;
 - h. Zorgvuldige voorbereiding is uitgaan van juiste feiten en omstandigheden; Verzoek onderbouwing en toelichting getallen door 2^e onafhankelijk expert waarbij moet worden meegenomen de situatie indien die in werkelijkheid anders is. Aangeven marge (ondergrens/bovengrens)?
5. Inspreker pleit voor voorzorgsmaatregelen aan kant Laag Beugt 4
6. Geluidsscherm langs de HDZ en perceel Laag Beugt (bijlage bijgevoegd) minimaal. Iets hogere verkeersintensiteit betekent gevelbelasting hoger en hogere geluidbelasting gehele perceel (veranda, buitenleven en woongenot).
7. Rotonde bij aansluiting Laag Beugt verdwenen (bijlage bijgevoegd). Rotonde is veiliger, geeft betere doorstroming, klaar voor mogelijke aansluiting toekomstige rondweg. Voorgestelde kruising extra complex.
8. Bestemmingsplan gaat ondanks opdracht burgemeester (5-2-2009) voorbij aan opdracht rekening te houden met habitat mens en dier:
 - a. tracé gaat ver door gemeente vergunde kikker en salamander poel die stapsteen is bij ecologische verbinding zonde de AA en tracé gaat voorbij aan versterken geografie/geomorfologie en aanwezige waarden;
 - b. kavel 1247/48 door Brabants Landschap ingeschat als goede broedplaats steenuilen en plaatsing broedkast;
 - c. verdwijnen van 15-20 jaar oude Brabantse houtwal rond landgoed is bijna niet te compenseren woongenot vermindering;
 - d. 30 minuten rondlopen van een persoon op landgoed is momentopname;
 - e. opgemerkte vogels die nesten bouwen en eieren leggen: mus, merel, houtduif, ekster, spreeuw, zwaluw, pimpelmees, koolmees, staartmees, roodborst, winterkoninkje, groene specht. Andere: kwikstaart, vleermuis,

- koekoek, groenling, vink, havik, buizerd, fazant, patrijs, eend, vlaamse gaai, egel, konijn, haas, bijen en wespennesten, meikever, kikker, salamander;
9. Voorgevel Laag Beugt nu al zwart door verkeer. Verzoek om maatregelen met HDZ.
 10. Bij oversteken fietspad vanuit Laag Beugt 4 en 6 bij op- en afrijden N606 goed om tussen rijbaan en fietspad zoveel ruimte te creëren dat men kan afslaan, de rechtdoorgaande fietser voorrang kan verlenen en verkeer kan doorrijden. Bestaande situatie, inclusief combinatie 2 inritten van Laag Beugt 4 & 6 werkt prima.
 11. Zorg over kruising fietspad met HDZ door schoolgaande kinderen. Bij reconstructie N606 heeft fietser voorrang op afslaand verkeer. Advies Veilig Verkeer NL is voorrang fietser binnen bebouwde kom. Stoplicht komt doorstroming niet ten goede.
 12. Voorontwerp voldoet niet aan eisen goede ruimtelijke ordening. Verzoek aanpassing en rekening houden belangen inspreker.

Reactie

1. Zie hiertoe allereerst de beantwoording van inspraakreactie 2.1.1.

Wij begrijpen de opmerking die werd gemaakt over de –op grond van het nieuwe plan Buitengebied- beperkingen in de toelaatbare groei van het LOG. Niettemin heeft ook de toekomstige bedrijfsvoering van al aanwezige bedrijven invloed op de toekomstige verkeersintensiteit en afwikkeling. Daarom wordt niet enkel naar verkeersstellingen gekeken maar naar effecten die volgen uit het verkeersmodel. Voor het ontwerpbestemmingsplan zijn opnieuw deze modelberekeningen uitgevoerd. Verschuivingen van de ontsluitingsweg richting A50 hebben een sterke negatieve invloed op de modeluitkomsten (in de gewenste effecten voor de kom), Dat bleek al in het verleden toen bij de eerste varianten ook werd gekeken naar een mogelijke oplossing in de vorm van een parallelstructuur langs de A50.
2. Vóór de totstandkoming van het VSP is gekeken naar enkele alternatieven, zoals bijvoorbeeld een parallelstructuur langs de A50 (Hoog Beugt-N279). Dat alternatief voldeed verkeerskundig niet aan de doelstelling (oplossing voor verminderen vrachtverkeer over Traverse). Kortom, ontsluitingsweg moest door Aa-dal zuidelijk van kom van Heeswijk-Dinther. Het gebruikmaken van bestaande lokale wegen door Aa-dal geeft behalve onverantwoorde menging van verkeersstromen ook een te forse inbreuk op de gebiedskarakteristieke wegen in Aa-dal.
3. Wij nemen aan dat wordt bedoeld op het Verkeersstructuurplan 2007 (VSP). In dit plan is een indicatie gegeven en geen tracé. Dit betekent dat het wegtracé van de ontsluitingsweg waar wij van uitgaan niet één op één hoeft overeen te komen met het gestelde in de VSP. Een uitwerking van deze indicatie heeft overigens plaatsgevonden in het Verkeerscirculatieplan 2009 dat samen met de ontsluiting HDZ de noodzakelijke uitwerking van het VSP vormt. De uitgangspunten van dit Verkeerscirculatieplan 2009 hebben wij meegewogen in het ontwerp van de ontsluitingsweg.
4. Wij betwisten dat de verkeersintensiteit tabellen niet de groei van en naar industrieterrein Retsel en naar het LOG over de ontsluitingsweg onderbouwen Hieronder behandelen wij de door inspreker opgeworpen:
 - a. Zie antwoord onder 1.
 - b. Retsel wordt ontsloten via Retselseweg- Laag Beugt-Ontsluitingsweg. In de uitkomsten van de verkeersmodelberekening zit het aandeel verkeer vanuit Retsel integraal verwerkt.
 - c. De afname van de intensiteit op Laag-Beugt tussen 2006 (basisjaar model) en 2020 is voornamelijk het gevolg van de verbreding van de N279. Als gevolg van de ontsluitingsweg neemt de intensiteit op Laag-

Beugt nog verder af. De gehanteerde presentatiewijze in afbeelding 5.3 maakte dit inzicht onvoldoende duidelijk. In de aangepaste verkeersparagraaf komt het afzonderlijke effect van de verbreding, respectievelijk de ontsluitingsweg, nu duidelijk naar voren.

- d. De prognose blijkt uit het toegepaste verkeersmodel. Dit verkeersmodel hebben wij opgenomen in de aangepaste verkeersparagraaf.
 - e. De verkeersmodelberekeningen gaan uit van harde ruimtelijke plannen. Dus ook alle thans geldende plannen voor bedrijventerrein Retsel. Mogelijk verdere toekomstige ontwikkelingen vragen dan een nieuwe, aanvullende berekening behorende bij die (uitbreidings)plannen.
 - f. De mening van Veghel werd gevraagd. Zie onder reacties vooroverleg.
 - g. Wij merken op dat het Verkeersstructuurplan 2007 (VSP) het resultaat is geweest van een met waarborgen omkleed proces waarin nut en noodzaak evenals een (grove) indicatie van de beoogde ligging van de ontsluitingsweg door het Aa-dal werden vastgelegd. In onderliggend bestemmingsplan wordt de eerste verkeerskundige strategische keuze nader uitgewerkt. In deze uitwerking is stilgestaan bij het in VSP beoogde effect (in casu nut en noodzaak) wat werd herbevestigd. Uitsluitend aanvullende afwegingen voor wat betreft onder meer fysieke aspecten en gebiedswaarden hebben vervolgens geleid tot een trechtering / detailering. Dit heeft geleid tot de in het bestemmingsplan vervatte uitwerking. Dat de route die inspreker voorstelt voor een grote groep inwoners en ook het transportbedrijf een uitstekende route is, maakt niet dat wij afwijken van het gekozen tracé. Zoals opgemerkt hebben wij het tracé niet enkel opgesteld middels afweging van belangen van burgers, maar is ook gekeken naar wat onderzoekstechnisch mogelijk is.
 - h. Deze opmerking nemen wij ter kennisgeving aan.
5. In het bestemmingsplan zullen enkel die maatregelen worden genomen, die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder. Maatregelen die vanuit de Wet geluidhinder niet noodzakelijk zijn, zullen niet worden opgenomen. Mocht het vanuit het voorzorgsprincipe wenselijk zijn om nu al rekening te houden met concreet te verwachten, toekomstige wijziging van de geluidwetgeving dan doen wij dit zo veel als ook daadwerkelijk mogelijk is. Dit is overigens op dit moment ook onderwerp van overleg met u als eigenaar.
6. Vragen vanuit de inspraak op het wegontwerp als vanuit de raadscommissie Ruimtelijke Zaken hebben geleid tot discussie over de wijziging in het wegontwerp en voorontwerp bestemmingsplan ten aanzien van de aansluiting Laag Beugt.
7. Op 3 december 2012 is in de commissie Ruimtelijke Zaken het concept ontwerp bestemmingsplan besproken. In de commissie werd uitgebreid stilgestaan bij de voor- en nadelen van diverse ontwerpopties bij Laag Beugt. De commissie heeft de wens uitgesproken voor een rotonde waarbij fietsers voorrang hebben. Naar aanleiding hiervan is de voorrangskruising in de plannen vervangen door een rotonde waarop tevens het ontwerp bestemmingsplan is aangepast.
8. Zoals al eerder in deze notitie is aangegeven wordt het beekdal van de Aa zodanig overspannen dat er voor inrichting van een functionele ecologische verbinding langs de Aa en bijbehorende stapstenen voldoende ruimte is. De poel zoals door de inspreker is aangegeven bevindt zich op enige afstand van de Aa, buiten de EHS en zoekgebied van de ecologische verbindingzone, op privé-eigendom aan de Laag Beugt. Formeel valt deze locatie buiten de EHS. Deze poel moet als gevolg van de

ontsluitingsweg gedeeltelijk of geheel verdwijnen. De poel is geïnventariseerd op aanwezigheid van beschermde soorten van de Flora- en faunawet (zie ook Van der Molen Groenconsult, 2010). Uit gericht veldonderzoek zijn de groene kikker, bruine kikker en gewone pad aangetroffen. Dit zijn algemeen beschermde soorten van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten van tabel 1 geldt een algehele vrijstelling van ontheffingsaanvraag. Vanuit de zorgplicht kunnen mitigerende maatregelen toegepast worden om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen. De kavels 1247 en 1248 zijn gelegen aan de Laag Beugt waarbij de ontsluitingsweg over een deel over de kavel 1247 heen is geprojecteerd. Aan de oostzijde is in het inpassingsplan een brede bufferzone met beplanting voorzien waardoor de kavels afgeschermd worden van de weg. Verder wordt de verwijderde houtbeplanting gecompenseerd door houtwal aan weerszijden van de weg. Door de aanleg van de ontsluitingsweg zal naar verwachting een deel van geschikt foerageergebied van de steenuil verdwijnen. De functie van de percelen als potentiële broedplaats voor de steenuil wordt door de nieuwe ontsluitingsweg verder niet aangetast. De nestkast (onbewoond) blijft behouden en in de directe omgeving blijft ook na de realisatie van de ontsluitingsweg voor de steenuil voldoende foerageergebied aanwezig. De houtwal welke voor de realisatie van de ontsluitingsweg weg moet worden vervangen en uitgebreid door nieuwe houtwallen met streekeigen soorten aan weerszijden van de ontsluitingsweg, parallel en haaks hierop. Over een periode van 5 à 10 jaar is hier weer een goed ontwikkelde houtwal ontstaan. Voor een inventarisatie van aanwezigheid van beschermde soorten en natuurwaarden is niet zozeer de tijd van belang maar zijn de kenmerken van het terrein bepalend. De inventarisatie is door een ter zake deskundige uitgevoerd waarbij gelet is op de voor de vanuit de natuurwet- en regelgeving van belang zijnde aspecten. Uit het natuuronderzoek blijkt eveneens dat diverse vogel- en andere beschermde diersoorten in en nabij het plangebied voorkomen. Uit de toetsing aan de natuurwet- en regelgeving blijkt het plan en de benodigde werkzaamheden geen negatieve effecten te hebben en/of voorkomen kunnen worden. Er worden bijvoorbeeld geen jaarrond vaste verblijfplaatsen van vogels vernietigd en met de planning van werkzaamheden kan verstoring van broedvogels voorkomen worden.

9. In het bestemmingsplan zullen enkel die maatregelen worden genomen, die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder. Aanvullende maatregelen, zo ook de maatregel waar inspreker naar refereert, die niet noodzakelijk zijn vanwege de Wet geluidhinder nemen wij niet mee in dit bestemmingsplan. Onverplicht werd al rekening gehouden met wensen van betrokkene door de toekomstige Laag Beugt ter plaatse van Laag Beugt 4 iets verder van deze woning te projecteren.
Zie ook antwoord bij punt 5.
10. Aan de opstelling van het voorontwerpbestemmingsplan heeft een zogenaamd Voor Ontwerp Plus (VO+) wegontwerp ten grondslag gelegen. Dit VO+ zal ook als basis dienen voor het ontwerpbestemmingsplan. Hoewel het VO+ vergaande detailleringen kent vanwege de ruimtelijke relevantie, zal een definitief wegontwerp (DO) de basis vormen voor de feitelijke aanleg van de ontsluitingsweg. De wijze waarop de vertaalslag plaatsvindt van VO+ naar DO zal vooral afhangen van de wijze waarop de realisatie van de ontsluitingsweg zal worden aanbesteed. De wijze waarop de weg wordt ingericht zal in voornoemd stadium ook nader worden bepaald. De opmerking om opstelruimte te creëren werd inmiddels verwerkt in een VO+ aanpassing zoals nu onderlegger vormt voor het ontwerpbestemmingsplan.

11. Bij de inrichting van de ontsluitingsweg zullen de belangen van fietsers worden meegenomen. Daar waar nodig zullen voorzieningen getroffen worden om de veiligheid van fietsers en schoolgaande kinderen te borgen.
12. In de bovenstaande beantwoording is aangegeven hoe er wordt omgegaan met de belangen van de inspreker. Zie voor het overige de beantwoording van inspraakreactie 2.9.2.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Aanpassing van de toelichting
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen
7. Aangepast (n.a.v. commissiebehandeling 3 dec.2012)
8. Geen aanpassingen
9. Geen aanpassingen
10. Geen aanpassingen
11. Geen aanpassingen
12. Geen aanpassingen

2.11 J.A.M. van de Ven

*Laag Beugt 2, 5473 KB, Heeswijk-Dinther
Ingekomen per e-mail op 7 september 2012*

**J.A.M. van de Ven
Laag Beugt 2
5473 KB Heeswijk-Dinther**

Samenvatting

1. Weg niet de juiste oplossing voor verkeersprobleem in bebouwde kom en zonde van het geld. Gevolg is file bij oprit kanaal en mensen die route zullen vervolgen door bebouwde kom van Heeswijk Dinther.
2. Veel overlast door stof, geluid, verlichting, stank en flora en fauna gaat eraan.
3. Daling waarde woonhuis en vermindering woonplezier.
4. Onduidelijkheid waarom geen geluidswal, zodat inspreker binnen niet al het verkeer hoeft te zien.
5. Verkeer gemeten op punt 2 Brouwersstraat geen goed beeld doordat dit voorbij afslag Retsel is en zwaar verkeer dat voor langs komt niet is meegerekend.
6. Geen aansluiting industrieterrein, waardoor zwaar verkeer voor langs blijft komen, kinderen niet veilig over kunnen steken. Ook probleem bij calamiteiten, aangezien dan geen 2^e ontsluiting. Niet nodig indien rotonde waarop industrieterrein wordt aangesloten.

Reactie

1. In tegenstelling tot wat inspreker poneert, zijn wij van mening dat de nieuwe ontsluitingsweg wel degelijk een oplossing biedt om de verkeersbelasting in de bebouwde kom te verminderen en het woon- en leefklimaat van omwonenden daar te verbeteren. Met de huidige wegtracékeuze kunnen wij de doelstellingen die met

deze weg zijn gesteld bereiken. Niet alleen zal daardoor de verkeersdruk op de Traverse en binnen de kom afnemen, ook zal daardoor mede door de opwaardering van de N279 de sluipverkeerbelasting afnemen. Verder menen wij dat er door de ontsluitingsweg geen belemmeringen bestaan voor de bereikbaarheid van bedrijven. Bij het vormgeven van het uiteindelijke wegtracé is de bereikbaarheid van de verschillende bedrijven meegewogen en heeft daar waar nodig geleid tot aanpassingen in het ontwerp. Doordat de belasting van het onderliggende verkeersnetwerk zal afnemen, zal dit ten goede komen aan de verkeersveiligheid. Wij kunnen niet voorkomen dat ander verkeer dan bestemmingsverkeer gebruik zal maken van de Laverdonk, echter verwachten wij dat de verkeersdruk vanwege de ontsluitingsweg op de Laverdonk wel zal afnemen. Uit de reactie van inspreker kunnen wij niet halen over welke ventweg wordt gesproken. Hierdoor kunnen wij niet nader ingaan op het verzoek van inspreker.

2. Wij menen dat wij afdoende rekenschap hebben gegeven van de door inspreker genoemde belangen. Zo is met het wegontwerp zoals vervat in de einddocumenten van de afwegingenfase zoveel mogelijk rekening gehouden met de flora en fauna in het beekdal en de landschappelijke waarden en lijnen in het gebied. Bij de uitwerking in het landschapsinrichtingsplan is hier uitgebreid aandacht aan besteed. Daarbij is de afweging gemaakt tussen een verantwoorde inpassing van de ontsluiting en verlichting van de overlast in de kern, rekening houdend met het waardevolle landschap en karakter buitengebied. Daarnaast hebben wij ook de verschillende milieubelangen meegewogen. Dit is gebeurd aan de hand van verschillende onderzoeken waarbij is gezien of het bestemmingsplan kan voldoen aan geldende normen. Zo is onderzoek gedaan naar geluidhinder en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Beide onderzoeken hebben uitgewezen dat er geen overschrijdingen plaatsvindt van de geldende normen. Voor wat betreft lichthinder merken wij op dat daarover uitgebreid aandacht is besteed in het verlichtingsplan en de uitkomsten daarvan zijn vertaald in het inrichtingsplan. Als uitgangspunt heeft daarbij gold bij dit verlichtingsplan dat enkel verlichting wordt toegepast op plaatsen waar dat vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk is. De ontwikkeling die middels dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt heeft geen invloed op de geursituatie ter plaatse. Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor geurgevoelige objecten.
3. Indien inspreker van mening is dat de waarde van zijn woonhuis daalt vanwege het veranderde ruimtelijke regime, kan hij zich beroepen op de mogelijkheden die artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening biedt. Dit betekent de indiening van een verzoek tot planschade, welk verzoek vervolgens door het college van burgemeester en wethouders zal worden beoordeeld. Motivering en het voldoen aan relevante criteria bepalen of ook daadwerkelijk sprake kan zijn van een tegemoetkoming in planschade. Wij betreuren het gegeven dat inspreker een vermindering van zijn woonplezier verwacht. Temeer nu wij in het landschappelijk inrichtingsplan de nadruk hebben gelegd op de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg en daarbij horende omgevingskwaliteit. Dit betekent dat wij bij de opstelling van dit inrichtingsplan zoveel mogelijk rekening hebben gehouden met de bestaande groen- en dorpsstructuren, mogelijkheden om ecologische zones door te trekken
4. De oprichting van geluidswallen is niet ter voorkoming van zichthinder voor omwonenden. Een dergelijke maatregel is een geluidsafschermdende maatregel ter reducering van geluidbelasting en is ter plaatse van het perceel van inspreker niet noodzakelijk. Wij realiseren ons wel dat het tracé gevolgen heeft voor het landschap. Vandaar dat wij daar in het voorproces uitgebreid aandacht aan hebben besteed door in het ontwerp van de ontsluitingsweg zoveel mogelijk rekening te

houden met de landschappelijke waarden en lijnen in het gebied, maar ook met de belangen van omwonenden.

5. Wij betwisten dat wij zijn uitgegaan van foutieve uitgangspunten in het gehanteerde verkeersmodel en dat verkeerde metingen zijn verricht. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan worden bovendien de verkeersberekeningen nogmaals gecontroleerd en geverifieerd.
6. Het aandeel vrachtverkeer van en naar bedrijventerein Retsel maakt wel degelijk onderdeel uit in de uitkomsten van de berekeningen in het gehanteerde verkeersmodel.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen

2.12 Diverse bewoners uit Dinther

Diverse adressen Heeswijk-Dinther

Ingekomen per 2 mails op 2 september 2012 en per post op 3 september 2012

De inspraakreactie is vergezeld gegaan van een lijst met 49 namen en handtekeningen.

Samenvatting

1. Samenhangende effecten op de verkeersstromen niet integraal meegenomen.
2. De te realiseren ongelijkvloerse kruising op de N279 verbetert verbinding van en naar Dinther.
3. Door ontsluitingsweg Dinther-Zuid aanzuigende werking op verkeer van en naar achterland.
4. Insprekers pleiten voor structurele aanpassingen door te voeren in de in reactie genoemde infrastructuur (verbindingswegen achterland, eenbaanslandbouwwegen en verbindende eenbaanslandbouwwegen). De toename verkeer aan noordoostelijke en zuidoostelijke kant Retsel dient opgevangen te worden door deugdelijke verkeerscirculatie, goede bewegwijzering, veilige en efficiënte wegen met breedte van ruim 6 meter zonder veel haakse bochten nu zij ongeschikt zijn voor huidige en toekomstige verkeersstromen. De infrastructuur is ruimschoots onveilig te noemen door geringe breedte, wegranden, snelheden en onoverzichtelijkheid waardoor leefbaarheid onder druk. Hogeweg, Dodenhoeksestraat, Liniedijk en Zandstraat wordt door fietsers veel wordt gebruikt en is een door gemeente gedoogde sluiproute. Gebodsen verbodsborden leveren geen verbetering op. Toezegging verkeer door de kern Heeswijk-Dinther te ontmoedigen en/of te verbieden is additionele reden structurele aanpassingen door te voeren in betreffende infrastructuur.
5. Ronde op Laag Beugt veel veiliger en beter voor goede verkeersdoorstroming.

Reactie

1. In tegenstelling tot wat insprekers stellen zijn wel degelijk de verschillende verkeersstromen integraal meegenomen. De verkeersstromen van het onderliggende wegennet en de N279 zijn meegenomen in het gehanteerde verkeersmodel waarmee de verschillende verkeersintensiteiten zijn gegeneerd, op grond waarvan vervolgens de geluids- en luchtkwaliteitsonderzoeken zijn uitgevoerd.
2. Deze opmerking nemen wij ter kennisgeving aan.
3. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan te lezen valt, is de ontsluitingsweg ook noodzakelijk om verkeer van en naar het LOG Hazelbergsebroek te faciliteren. . Dat er door het LOG Hazelbergsebroek een aanzuigende werking kan uitgaan naar het achterland erkennen wij. Deze mogelijke aanzuigende werking zal geen onevenredige belasting vormen op het onderliggende netwerk, maar door de ontsluitingsweg zal deze worden opgevangen. In dat verband wijzen wij erop dat met de ZLTO Bernheze afspraken zijn gemaakt om aanvullend binnen het LOG nog te kijken naar een optimalisering van de routing teneinde nadrukkelijk te sturen op de verbinding via Hoog en Laag Beugt naar de ontsluitingsweg.
4. Wij merken op dat het Verkeersstructuurplan 2007 (VSP) het resultaat is geweest van een met waarborgen omkleed proces waarin nut en noodzaak evenals een (groe) indicatie van de beoogde ligging van de ontsluitingsweg door het Aa-dal werden vastgelegd. In onderliggend bestemmingsplan is de eerste verkeerskundige strategische keuze nader uitgewerkt. In deze uitwerking is stilgestaan bij het in VSP beoogde effect (in casu nut en noodzaak) wat via verkeersonderzoeken werd herbevestigd. Uitsluitend aanvullende afwegingen voor wat betreft onder meer fysieke aspecten en gebiedswaarden hebben vervolgens geleid tot een trechtering/ detaillering. Dit heeft geleid tot de in het bestemmingsplan vervatte uitwerking. De door inspreker voorgestelde verdere infraaanpassingen vallende buiten het onderwerpelijke plan vallen buiten beoordeling van dit plan. Het is echter evident dat na realisering van de ontsluitingsweg nadrukkelijk naar optimalisering van overige wegen in Heeswijk-Dinther zal worden gekeken, zoals onder meer de Traverse. .
5. Op 3 december 2012 is in de commissie Ruimtelijke Zaken het concept ontwerp bestemmingsplan besproken. In de commissie werd uitgebreid stilgestaan bij de voor- en nadelen van diverse ontwerpopties bij Laag Beugt. De commissie heeft de wens uitgesproken voor een rotonde waarbij fietsers voorrang hebben. Naar aanleiding hiervan is de voorrangskruising in de plannen vervangen door een rotonde waarop teven het ontwerp bestemmingsplan is aangepast.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen

2.13 P.W.M. en S.P. van Zutphen

Heuvel 23, 54663 XC, Veghel

Ingekomen per fax op 18 augustus 2012

P.W.M. en S.P. van Zutphen

Heuvel 23

5463 XC Veghel

Samenvatting

1. Geen rekening gehouden met afsluiting weg Laverdonk ter hoogte van Laverdonk 1 vanwege verbreding N279. Laverdonk 1, 2 en 2b, en andere, en perceel Heeswijk-Dinther sectie E-1846 niet bereikbaar via afrit N279 zonder omrijkilometers.
2. Geen / onvoldoende onderzoek fijnstof, terwijl wettelijke norm 2012 overschreden.
3. Inschatting aantal voertuigen te laag. Ten onrechte niet en/of onvoldoende toename verkeersintensiteit door verbreding N279 meegenomen.
4. Onvoldoende onderzoek naar alternatieve tracés zoals aansluiting op A50 of verbreding bestaande wegen vanaf Retsel richting de N279 en/of de A50.
5. Aanleg weg niet mogelijk door ecologische/groene ruimtelijke kwaliteiten plangebied. Doorsnijding Natte Natuurparel, zonder gelijke compensatie.
6. Niet aangegeven hoeveel ha natuur verloren en hoeveel ha natuurcompensatie/Natte Natuurparel zal worden aangelegd.
7. Tracé kan nog jaren lang niet op N279 worden aangesloten. Aanleg weg volstrekt onnodig en onverantwoord.
8. Verzoek afzien van ontsluitingsweg en voorontwerp in te trekken.

Reactie

1. In het plan voor de N279 is al rekening gehouden met een parallel structuur, waardoor de genoemde percelen ontsloten zijn.
2. Wij betwisten dat er geen/onvoldoende onderzoek is gedaan naar fijnstof. In het luchtkwaliteitsonderzoek is voor de jaren 2015 en 2025 de luchtkwaliteit voor zowel de autonome ontwikkeling als de situatie na planrealisatie in kaart gebracht en getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer. Er is onderzocht wat de invloed is van de verandering van verkeersbewegingen en veranderde emissies van NOx en fijn stof op de luchtkwaliteit. Doordat dit luchtkwaliteitsonderzoek, dat als bijlage bij de toelichting is opgenomen, heeft aangetoond dat er na realisatie van de ontsluitingsweg voldaan blijft worden aan de wettelijke normen die gelden voor luchtkwaliteit, dus ook de aan de grenswaarden fijn stof, vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg.
3. In het verkeersonderzoek moet uiteraard rekening worden gehouden met de N279 .. Inmiddels is opnieuw het verkeersonderzoek tegen het licht gehouden en wordt in de referentiesituatie uitgegaan van de verbreding van de N279. Deze verbreding resulteert in een sterke groei van het verkeer op de N279.
4. Wij menen dat er voldoende gezocht is naar alternatieve tracés. Een ontsluitingsroute langs de A50 is eerder onderzocht en destijds werd geconcludeerd dat deze verkeerskundig niet afdoende was. Een gevolg hiervan is dat in het door de gemeenteraad in 2007 vastgestelde Verkeersstructuurplan deze variant niet terugkomt en daarom ook niet verder is onderzocht. Eveneens hebben wij geen verder onderzoek gedaan naar verbreding van bestaande wegen vanaf Retsel richting de N279 en/of A50. Ook hier omdat deze oplossing verkeerskundig niet afdoende is. Deze wegen lenen zich om diverse redenen (mengverkeer, inbreuk landschap, verkeersveiligheid etc.) niet voor opwaardering.
5. Een ontsluitingsroute langs de A50 is eerder onderzocht en destijds werd geconcludeerd dat deze verkeerskundig niet afdoende was. Een gevolg hiervan is dat in het door de gemeenteraad in 2007 vastgestelde Verkeersstructuurplan deze variant niet terugkomt en daarom ook niet verder is onderzocht. Eveneens hebben

wij geen verder onderzoek gedaan naar verbreding van bestaande wegen vanaf Retsel richting de N279 en/of A50. Ook hier omdat deze oplossing verkeerskundig niet afdoende. Deze wegen lenen zich om diverse redenen (mengverkeer, inbreuk landschap, verkeersveiligheid etc.) niet voor opwaardering.

Feitelijk wordt door de aanleg van de ontsluitingsweg geen beschermd natuurgebied vallend onder de EHS vernietigd. Ten aanzien van de Aa en de ecologische verbinding vindt hier eveneens geen vernietiging plaats en/of belemmering plaats voor realisatie van een functionele ecologische verbinding. Bosjes, houtwallen en/of laanbeplanting die overigens slechts beperkt moeten verdwijnen worden binnen het inpassingsplan volledig en conform de wet gecompenseerd. .

De ontsluitingsweg veroorzaakt geluidverstoring (geluid hoger dan drempelwaarde >45 dB(A)) van 3,5 ha EHS, waarvan 2,87 ha vochtig bos met productie en 0,66 ha beek en bron. In vergelijking met de autonome situatie in 2025 neemt de geluidverstoring vanwege het verkeer op de N279 en Laag Beugt niet toe; de drempelwaarde van 45 dB(A) wordt namelijk door deze bestaande wegen al overschreden.

De ontsluitingsweg wordt echter in samenhang met verbreding van de N279 gerealiseerd. Binnen de aanleg van de N279 worden geluidreducerende maatregelen toegepast waardoor ten opzichte van de autonome situatie een verbetering optreedt en in de nieuwe situatie minder EHS areaal verstoord wordt. Dit vindt ook plaats binnen de invloedssfeer van de ontsluitingsweg. De aanleg van de ontsluitingsweg betekent dat er ter hoogte van 3,5 ha EHS gebied geen verbetering plaats vindt en dat de situatie hier ten opzichte van de autonome situatie ongewijzigd blijft.

Vanuit de planologische bescherming is natuurcompensatie niet verplicht wanneer er geen kwaliteitsverlies optreedt. Binnen het bestemmingsplan wordt echter circa 2 ha agrarisch gebied langs de Aa als natuur bestemd.

6. De omstandigheid dat de ontsluitingsweg mogelijk eerder gerealiseerd is dan de opwaardering van de N279, maakt niet dat deze weg onnodig en onverantwoord is. Zoals ook in de toelichting uiteen is gezet en ook is toegelicht tijdens de informatieavond in december 2011 is deze ontsluitingsweg wel degelijk nodig om de bereikbaarheid van het LOG Hazelbergsebrook en het bedrijventerrein 't Retsel te verbeteren, de verkeersproblemen op de Traverse aan te pakken en de leef- en omgevingskwaliteit voor inwoners van de kom te verbeteren. Wij betwisten dat de planvorming op een onverantwoorde wijze plaatsvindt. Zoals ook in de toelichting staat vermeld, zijn wij al enige jaren bezig met de planvorming om te komen tot de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg. Daarbij hechten wij veel waarde aan de verschillende belangen in (de omgeving van) het plangebied en is het wegontwerp mede via de afweging van deze belangen tot stand gekomen. Alvorens wij zijn gekomen tot het huidige tracé van de ontsluitingsweg, hebben wij in 2006 eerst een aantal ontsluitingsvarianten nader bezien. In 2007 is het tracé indicatief benoemd in het Verkeers Structuur Plan Bernheze. Vervolgens is in 2009 de principiële haalbaarheid van het tracé Ontsluitings HDZ door de gemeenteraad vastgesteld. Om uiteindelijk te komen tot de daadwerkelijke aanleg, zijn daarna verschillende voorbereidingsstappen genomen. Een van de eerste stappen die in 2010 is gemaakt is het maken van een keuze die zou leiden tot een goed en uitvoerbaar ontwerp van de ontsluitingsweg. Daartoe zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd die zijn vervat in een (concept) afwegingennotitie, welke onder meer de thema's verkeer, water, flora en fauna, gebied/landschap en functionaliteit bevatte. Deze concept afwegingennotitie is in het voorjaar van 2010 in inspraak is gebracht omdat wij

wilden weten wat inwoners en andere belanghebbenden van onze keuzes vonden. De opmerkingen zijn meegewogen in de uiteindelijke definitieve afwegingennotitie, welke uiteindelijk maatgevend zijn geweest voor het inrichtingsplan en voorlopig ontwerp van het wegtracé. Dit ontwerp is uiteindelijk verder uitgewerkt en momenteel zijn wij bezig met de planvoorbereidingen van het bestemmingsplan opdat het wegtracé ook juridisch planologisch wordt vastgelegd.

7. Wij hebben uiteraard geen directe invloed op de realisatie van de N279 maar gezien de voorgenomen planning van de provincie wordt ervan uitgegaan dat de gemeentelijk en provinciale plannen redelijk qua realisatietermijn op elkaar aansluiten.
8. Wij honoreren niet het verzoek om af te zien van de ontsluitingsweg en het voorontwerp in te trekken. Voor een motivatie hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder nummer 1 t/m 7 van deze inspraakreactie.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Aanpassing van de toelichting
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Aanpassing van de toelichting
7. Geen aanpassingen
8. Geen aanpassingen

2.14 A.J.M. Habraken

Laverdonk 9B, 5473 KX, Heeswijk-Dinther Ingekomen op 15 augustus 2012

A.J.M. Habraken
Laverdonk 9B
5473 KX Heeswijk-Dinther

Samenvatting

1. In Laverdonk zal veel sluipverkeer op smalle landbouwwegen ontstaan door ontbreken ventweg bij uitbreiding N279 naar 4 rijbanen. Verwachting veel werkverkeer van/naar Amert over route door Laverdonk. Verwachting gevaarlijke situaties door te verwachten sluipverkeer van zware landbouwmachines.
2. Op smalle landbouwweg door Laverdonk ook langzaam verkeer. Heeswijk-Dinther fietsroute met veel gebruik recreatief fiets- en wandelverkeer.
3. Afkalven weg bij passages en kapotrijden bermen.
4. Langzaam verkeer (schoolkinderen, bewoners, recreatief verkeer) moet veilig gebruik maken van de smalle landbouwweg door de Laverdonk.
5. Op voldoende mate aangeven dat weg vanaf rotonde zowel richting Veghel (Laverdonk-Kilsdonkseweg-Knokert) als Dinther (Avensteinstraat) is bestemd voor bestemmingsverkeer.
6. Overig verkeer, o.a. landbouwverkeer, via nieuwe ontsluitingsweg waar gelukkig snelheid 60 km/u geldt.

Reactie

1. In tegenstelling tot wat inspreker stelt, verwachten wij juist dat door de opwaardering van de N279 in combinatie met de nieuwe ontsluitingsweg de belasting aan sluipverkeer zal afnemen.
2. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan. Dit is overigens een van de redenen waarom nadrukkelijk is gekozen om vermenging van lokaal verkeer in Aa-dal en verkeer op de ontsluitingsweg te voorkomen c.q. de ontsluiting niet via bestaande wegen naar de N279 te geleiden.
3. Wij volgen inspreker niet in het bezwaar dat passages van de smalle landbouwweg zullen afkalven en bermen kapot gereden zullen worden. De komst van de ontsluitingsweg en de uiteindelijke opwaardering van de N279 hebben niet het gevolg dat daardoor de smalle landbouwweg zal afkalven en bermen kapot gereden zullen worden.
4. De komst van de ontsluitingsweg heeft geen gevolgen voor de huidige fietsinfrastructuur in de omgeving van het plangebied. Deze zal blijven bestaan en de huidige bereikbaarheid blijft gewaarborgd. Deze wordt in recreatieve zin zelfs gestimuleerd. Ook overig langzaam verkeer zal, net als momenteel het geval is, veilig gebruik kunnen blijven maken van de smalle Laverdonk. Naast de bestaande infrastructuur is er in het ontwerpproces van het wegtracé ook rekening gehouden met de gebiedskenmerken en kansen in relatie tot recreatieve aspecten. In zowel de randvoorwaardelijke sfeer (bieden van mogelijkheden) als in de faciliterende sfeer (uitvoering). Dit betekent dat in het voorontwerp + van het wegtracé een fietspad, wandelpad en oversteekbrug zijn opgenomen.
5. De eventuele plaatsing van verkeersborden kunnen wij niet borgen via het bestemmingsplan. In een bestemmingsplan kunnen louter die zaken worden opgenomen die ruimtelijk relevant zijn. Dit laat onverlet dat verkeersborden geplaatst worden tijdens de uitvoeringsfase. Zo ook ter plaatse van de genoemde rotonde. In tegenstelling tot wat inspreker verzoekt zal daarop niet worden aangegeven dat de genoemde wegen enkel zijn bestemd voor bestemmingsverkeer. Mocht plaatsing van een dergelijk bord al mogelijk zijn, dan wordt daarmee niet voorkomen dat ook ander verkeer dan bestemmingsverkeer gebruik kan maken. Dit kunnen wij verder niet reguleren. Niettemin is het de bedoeling dat door de opwaardering van de N279 het onderliggende netwerk, waaronder ook de wegen vallen waarnaar inspreker verwijst, worden ontlast en de sluipverkeerbelasting daar zal afnemen. De verwachting is daardoor dat ander verkeer dan bestemmingsverkeer minder snel gebruik zal maken van de door inspreker genoemde wegen doordat het meer loont om gebruik te maken van de regionale stroomweg de N279 en niet van de gebiedsontsluitingswegen.
6. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Geen aanpassingen
3. Geen aanpassingen
4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen
6. Geen aanpassingen

3 VOOROVERLEG

3.1 Gemeente Veghel

Samenvatting

1. Gemeente Veghel geeft aan dat het voorontwerp geen aanleiding geeft voor een inspraakreactie.

Reactie

1. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassing

1. Geen aanpassing

3.2 Waterschap Aa en Maas

Samenvatting

1. Instemming met waterparagraaf.
2. Rioolpersleiding op verbeelding teveel noordelijk. Persleiding ligt zuidelijker (bijlage opgenomen en digitale levering gegevens mogelijk). Aanpassing indien nodig.
3. Ontsluitingsweg kruist leggerwatergang. Voor de aanleg van duiker is watervergunning nodig.

Reactie

1. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan.
2. Wij onderschrijven de bevinding van het Waterschap Aa en Maas op grond van de toegezonden bijlage. Het bestemmingsplan zal met inachtneming van het digitale bestand van de rioolpersleiding worden aangepast.
3. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan. Dit vormt later een aandachtspunt bij de uitvoering.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen
2. Aanpassing van de verbeelding
3. Geen aanpassingen

3.3 Provincie Noord-Brabant

Samenvatting

1. Schetsboek “landschappelijke inpassing Ontsluiting Heeswijk-Dinther” bevat nog verschillende scenario’s, waardoor niet blijkt welke keuze(s) worden gemaakt..
2. Paragrafen over natuur en regeling natuurcompensatie onvoldoende uitgewerkt.
3. Uit plan onvoldoende wat aantasting natuurwaarden is, welke factoren worden toegepast en hoe compensatie geregeld is.
4. Herbegrenzing ecologische hoofdstructuur dient te voldoen aan procedure artikel 4.6 Verordening ruimte.

Reactie

1. Schetsboek is afkomstig uit periode waarin nog werd gewerkt aan uitwerking van het wegtracé. De uitwerking was dus bekend maar kennelijk onvoldoende kenbaar uitgewerkt in het voorontwerp. In de redactie van het ontwerpbestemmingsplan zal dit worden gecorrigeerd.
2. Wij begrijpen de opmerking van de Provincie Noord-Brabant . Het natuuronderzoek zal verder worden verfijnd. In de bij het ontwerpbestemmingsplan behorende nieuwe toelichting zal nader gemotiveerd worden beschreven in hoeverre aantasting van natuurwaarden plaatsvindt en op welke wijze zo nodig zal worden gecompenseerd.
3. Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.3.2.
4. Wij betwisten het door de provincie Noord-Brabant gestelde. Vanwege het bestemmingsplan hoeft geenszins een herbegrenzing van de ecologische hoofdstructuur plaats te vinden. Met de provincie Noord-Brabant voeren wij nader overleg over deze reactie.

Aanpassing

1. Geen aanpassingen wel redactionele verbetering toelichting.
2. Aanpassing van de toelichting
3. Aanpassing van de toelichting
4. Geen aanpassingen

