



Bestemmingsplan Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid

Nota van zienswijzen

Gemeente Bernheze

3 mei 2013

9X0176

**HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
PLANNING & STRATEGY**

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 10 443 36 66 Telefoon
(010) 44 33 688 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoningdhv.com Internet
Amersfoort 56515154 KvK

Documenttitel	Bestemmingsplan Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid Nota van zienswijzen
Verkorte documenttitel	Nota van zienswijzen
Status	
Datum	3 mei 2013
Projectnaam	Bestemmingsplan Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid
Projectnummer	9X0176
Opdrachtgever	Gemeente Bernheze
Referentie	9X0176/R00003/903972/Rott

Auteur(s)	mr. Y. Muggen
Collegiale toets	ing. W. Delsing
Datum/paraaf	
Vrijgegeven door	ing. W. Delsing
Datum/paraaf	

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 VOORWOORD	1
2 N279 NOORD VERKEERSMODEL	3
3 ZIENSWIJZEN INSTANTIES	5
3.1 Waterschap Aa en Maas	5
3.2 Achmea Rechtsbijstand namens J.P.A. Verschuren	5
3.3 Achmea Rechtsbijstand namens H.L.M.M. van den Boom	15
3.4 Achmea Rechtsbijstand namens M.G.A.M. Goyaarts	17
3.5 Achmea Rechtsbijstand namens J.H.M. Smits	19
3.6 P.W.M. en S.P. van Zutphen	21
3.7 DAS namens A.P.M. Smits en Smits Groenwerken	25
3.8 ABAB namens J.M.C.M. Verkuijlen en H.W.T.M. Verkuijlen-van Laanen en tevens Verkuijlen Beheer BV en Verkuijlen Holding BV	27
3.9 A.J.M. Habraken, A. Manders, A. van der Heijden en H.J. Pietersma namens bewoners Laverdonk Ldk O-HWD-Z	31
3.10 ABAB namens P. van de Ven	34
3.11 Familie Inia	36
3.12 Diverse bewoners uit Dinther	44
4 AMBTELIJKE AANPASSINGEN	47

1 VOORWOORD

Het voorliggende document betreft de nota zienswijzen van het ontwerp bestemmingsplan Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid. Het ontwerp heeft van 7 februari 2013 tot en met 21 maart 2013 gedurende zes weken ter visie gelegen. Tijdens deze periode hebben verschillende betrokkenen en belanghebbenden zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingebracht.

De ingekomen zienswijzen zijn gebundeld in deze nota zienswijzen. De nota zienswijzen bevat een samenvatting van elke ingekomen zienswijze, gevolgd door een antwoord van de gemeente Bernheze.

Naast de beantwoording van zienswijzen, volgt ook een overzicht van ambtelijke aanpassingen van het bestemmingsplan. Dit zijn aanpassingen die niet worden aangebracht vanwege de ingediende zienswijzen, maar aanpassingen die ambtshalve worden doorgevoerd.

Alvorens in te gaan op de zienswijzen en ambtelijke aanpassingen, volgt eerst een korte uitleg over de werking van het gehanteerde N279 Noord verkeersmodel. Het verkeersmodel met behulp waarvan de toekomstige situatie zonder en met de nieuwe ontsluitingsweg is gemodelleerd. In de zienswijzen zijn daar meermaals vragen over gesteld, vandaar dat voornoemde uitleg meer duidelijkheid zal bieden.

Inleiding

Ten behoeve van de studie naar effecten van de nieuwe ontsluitingsweg in Heeswijk-Dinther, is het N279 Noord verkeersmodel gebruikt. Dit statisch model werd in 2007 in opdracht van de provincie Noord Brabant gebouwd. Het N279 Noord model is een projectspecifiek model dat speciaal is ontwikkeld om de effecten van de capaciteitsuitbreiding van de N279 tussen Veghel en 's Hertogenbosch op de N279 en op het onderliggende wegennet rondom de N279, in beeld te kunnen brengen. De gemeente Heeswijk-Dinther valt in zijn geheel direct in het studiegebied van het N279 Noord verkeersmodel.

Verkeersmodel algemeen

Het verkeersmodel is een instrument dat inzicht geeft in huidige en toekomstige verkeers- en vervoerstromen. De berekeningen vinden plaats op basis van een netwerk van infrastructuur, de sociaal- economische data, de demografische gegevens en de verkeerstellingen. De sociaal- economische data zijn gekoppeld aan de zogenaamde voedingspunten die de woon- en werkgebieden representeren. Op basis van de sociaal- economische data wordt per voedingsgebied de verkeersproductie en –attractie berekend. Daarna volgt een distributieberekening, waarbij het aantal ritten tussen de voedingsgebieden wordt bepaald. De uitkomst van een distributieberekening zijn de herkomst-bestemmingsmatrices voor personenauto's (per motief) en voor vrachtauto's. Vervolgens worden de herkomst- bestemmingsmatrices aan het autonetwerk toegedeeld en uit deze toedeling volgt de wegvakbelasting. De wegvakbelasting uit de toedeling wordt vervolgens vergeleken met de wegvakbelasting op basis van de telwaarden, waarna (bij grote verschillen) de kalibratie van de herkomst-bestemmingsmatrices volgt. De kalibratie gaat net zo lang totdat de verschillen minimaal zijn en het model de werkelijke situatie zo goed mogelijk weergeeft.

In het modelnetwerk zijn niet alle wegen opgenomen. De wegen die in een lagere categorie vallen (vaak ook lage verkeersintensiteit hebben) worden in het netwerk niet opgenomen. De keuze voor het wel/niet opnemen van een weg hangt tevens af van de locatie van de aansluiting van een voedingspunt op het netwerk. Aan wegvakken waar geen doorgaand verkeer overheen gaat en geen aansluiting van een voedingspunt op zit, zal het verkeersmodel geen verkeer toedelen. Dergelijke wegvakken kunnen beter worden weggelaten. De sociaal- economische data die aan de voedingsgebieden worden gekoppeld betreffen de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen in het basisjaar en in het prognosejaar. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het prognosejaar wordt bepaald op basis van de harde plannen die in het jaar waarop het verkeersmodel is gebouwd bekend waren. De plannen hebben betrekking op het gebied van ontwikkeling van de woningbouw en/of bedrijventerreinen.

N279 Noord verkeersmodel

Het N279 Noord verkeersmodel is op basis van het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Noord-Brabant gebouwd. Daarbij zijn het autonetwerk, de voedingsgebieden en de herkomst- bestemmingsrelaties tussen de voedingsgebieden in eerste instantie uit het NRM overgenomen. Vervolgens is het gebied tussen Veghel en 's Hertogenbosch (inclusief Veghel en 's Hertogenbosch) verfijnd door gebruik te maken van meer gedetailleerde gegevens van regionale verkeersmodellen van Den Bosch, Noord-Oost Brabant en SRE. Het model is vervolgens gekalibreerd. De harde plannen voor het prognosejaar zijn overgenomen en uit het NRM en de genoemde regionale modellen. Het toegepaste N279 Verkeersmodel is voor de studie naar de ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther een geschikt model.

3 ZIENSWIJZEN INSTANTIES

3.1 Waterschap Aa en Maas

***Postbus 5049, 5201 GA, 's-Hertogenbosch
Ingekomen op 13 februari 2013***

Samenvatting

Riooltransportleiding in plangebied ontwerpbestemmingsplan wederom niet correct weergegeven. Verzoek ligging leiding conform bijlage bij zienswijze weer te geven.

Reactie

Per abuis is de rioolleiding zoals verzocht in het vooroverleg niet op de juiste wijze gewijzigd. Het bestemmingsplan zal alsnog met inachtneming van het digitale bestand van de rioolpersleiding, welke is ontvangen van het Waterschap Aa en Maas, worden aangepast.

Aanpassing

Aanpassing van de verbeelding.

3.2 Achmea Rechtsbijstand namens J.P.A. Verschuren

***Laverdonk 12A, 5473 KX, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 19 maart 2013***

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

Samenvatting

1. Reclamant merkt op over nut en noodzaak:
 - a. Ontsluiting LOG niet meer aan de orde door Verordening Ruimte, waarmee nieuwvestiging intensieve veehouderij is afgeblazen.
 - b. Geen dragende ruimtelijke onderbouwing nieuwe ontsluitingsweg.
 - c. Groei van bedrijven op bedrijventerrein Retsel en LOG uit tijd economisch hoogtij (2007), nu niet meer aan de orde.
 - d. Stagnaties op N279 geen argument door vergevorderde plannen ombouwen N279.
 - e. Nagelaten actualiseren gegevens en bijstellen naar situatie van nu en plan borduurt voor op beleid uit 2007.
2. Reclamant merkt op over kosten:
 - a. Een loze investering dreigt.
 - b. Vraagtekens bij economische haalbaarheid nu uit stukken niet blijkt afdoende dekking van de totale investeringen (aanleg weg, kosten natuurcompensatie, kosten inpassing, grondverwerving, schadeloosstellingen omwonenden).

3. Reclamant merkt op over tracé:
 - a. Woon- en leefklimaat onherstelbaar aangetast en opgeofferd voor weg. Plannen desastreus voor reclamant.
 - b. Miskenning belangen groot aantal gezonde agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen door tracé op te korte afstand aanpalende woningen.
 - c. Tracé juist achter de agrarische bedrijven en bebouwing Laverdonk, terwijl ook gewoon recht door of afbuigen richting Den Bosch. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.
 - d. Onaanvaardbare aantasting beekdal van de Aa, dat als natte natuurparel beschermd moet worden. Twijfel variant als meest milieu- en /of natuurvriendelijk, en als landschappelijk aanvaardbaar.
 - e. Ondanks nadere condities om 'realisering Beekherstel De Aa mogelijk te maken', per saldo substantieel ernstige en onherstelbare aantasting van beekdal. Het gaat hier om EHS. Strijd met Verordening Ruimte. Het is de vraag of ingreep kan worden aangemerkt als maatschappelijk belang. Alle belangen moeten worden afgewogen. Niet gebeurd.
 - f. Compensatie vanwege aantasting waarden groenblauwe mantel niet reëel.
 - g. Met belangen omwonenden lijkt gemeente, gelet op afdoen inspraakreacties, geen rekening te willen houden.
 - h. Dag en nacht verkeer en zwaar vrachtverkeer op te korte afstand woningen.
 - i. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen vanwege bescherming natuur- en landschapswaarden, maar geen beletsel tot aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied.
 - j. Bagatellisering milieubelasting gepresenteerd tracé en geen rekening belangen reclamant. Bij woning reclamant onaanvaardbare verkeershinder en overlast. Verder lokaal en doorgaand verkeer van en naar N279 langs bedrijf onaanvaardbaar. Geen verbetering, maar verslechtering.
 - k. Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege langsrazend (vracht)verkeer.
 - l. Verkeersdrukke leidt tot geluidhinder, lichthinder en verslechtering uitzicht. Geen blijk van voornemen hinder en overlast te beperken.
 - m. Transport gevaarlijke stoffen op te korte afstand woningen reclamant.
 - n. 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.
4. 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.
5. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

1. Een aantal argumenten over nut en noodzaak zijn ook aan de orde geweest in de fase van inspraak en beantwoord in de inspraaknota. Bij de beantwoording per argument hierna sluiten wij aan bij onze eerdere beantwoording in de inspraaknota en geven daar waar mogelijk een aanvulling.

- a. Wij betwisten dat ontsluiting van het LOG niet meer aan de orde is nu bepalingen in de Verordening Ruimte de grootschalige nieuwvestiging van intensieve veehouderijen een LOG voorgoed verbieden. De ontsluiting van het LOG is nog wel degelijk noodzakelijk. Daarbij gaan wij in tegenstelling tot wat reclamant stelt niet uit van groei door de grootschalige nieuwvestiging van intensieve veehouderijen in het LOG, maar van groei door de autonome ontwikkeling. De agrarische bedrijfsvoering in het LOG Hazelbergsehoek kan zich autonoom ontwikkelen ten behoeve van de intensieve veehouderij. Ten behoeve van deze autonome groei is een goede ontsluiting benodigd. Een ontsluiting die in ieder geval beter is dan de ongewenste ontsluiting via de kom van de kern Heeswijk-Dinther en de nieuwe ontsluitingsweg kan daarin voorzien. Gezien de autonome groei van de huidige bedrijven van het LOG is een goede ontsluiting dan ook nog steeds noodzakelijk. De autonome groei van de bestaande bedrijven in het LOG zijn ook meegenomen in het verkeersmodel voor de weg.
- b. Wij betwisten dat geen dragende ruimtelijke onderbouwing wordt gegeven om vast te houden aan de nieuwe ontsluitingsweg. Deze onderbouwing is er wel degelijk en staat met name in hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan. Daarin is onder meer aangegeven dat het doel van de ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther Zuid het verbeteren van de bereikbaarheid van het LOG Hazelbergsebroek en bedrijventerrein 't Retsel voor (vracht)verkeer is. Daarnaast wordt met de ontsluitingsweg een structurele aanpak van de verkeersproblemen op de Traverse en verbetering van de leef- en omgevingskwaliteit voor inwoners van de kom gecreëerd. Zoals wij ook in de inspraaknota hebben aangegeven is aan de opstelling van het wegtracé en het bestemmingsplan een uitgebreid afwegingsproces voorafgegaan. Een discussie over het nut en de noodzaak van de nieuwe ontsluitingsweg heeft zich al vroeg in het 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 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 gevolgen 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. Het in het raadsbesluit vastgelegde globale tracé is vervolgens globaal opgenomen in de structuurvisie Bernheze 2010. De onderlegger voor opname van de ontsluitingsweg in de structuurvisie was het VCP (verkeerscirculatieplan) Heeswijk-Dinther (2009). De VCP's van de kernen zijn uitwerkingen van het Verkeersstructuurplan 2007. Om te komen tot het uiteindelijke wegontwerp hebben wij verschillende voorbereidingsstappen doorlopen, waaronder onderzoek naar verschillende thema's.

- c. Wij merken op dat de ontsluitingsweg nog steeds noodzakelijk is. In de eerste plaats door autonome groei. In het bestemmingsplan Buitengebied hebben bestaande bedrijven de mogelijkheid zich te ontwikkelen (autonome groei). Deze autonome groei is meegenomen in het gehanteerde verkeersmodel voor de weg. Daarnaast is deze noodzaak niet enkel te verklaren vanwege autonome groei, maar ook zoals wij in hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan hebben aangegeven vanwege de problemen door het LOG en bedrijventerrein 't Retsel in de huidige situatie. Zonder de nieuwe ontsluitingsweg draagt het LOG in de huidige situatie reeds bij aan problemen van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kom van Heeswijk – Dinther. Het vrachtverkeer vanwege bedrijventerrein 't Retsel veroorzaakt in de kom van Heeswijk – Dinther situaties die vanuit oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk zijn.
- d. In de inspraaknota bij de beantwoording onder 2.1 reactie 1 hebben wij het proces geschetst dat zich heeft afgespeeld bij de keus om te komen tot een nieuw wegtracé. Daarbij is een aantal aanleidingen aangevoerd, waaronder mede de stagnatie op de huidige N279. Dat de huidige N279 wordt omgebouwd doet niets af aan het gegeven dat de stagnatie van verkeer op de N279 een van de oorzaken is geweest om te komen tot een nieuwe ontsluitingsweg. De noodzaak van deze ontsluitingsweg blijft ondanks het ombouwen van de huidige N279 bestaan. Zoals in hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgemerkt en ook is uitgelegd in de inspraaknota bij de beantwoording onder 2.1 reactie 1, naar welk hoofdstuk en reactie wij voor de verdere beantwoording verwijzen, zijn er ook nog andere oorzaken die de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg noodzakelijk maken. Zo kunnen worden genoemd de verbetering van de bereikbaarheid van het LOG en bedrijventerrein 't Retsel voor vrachtverkeer, de structurele aanpak van de verkeersproblemen op de Traverse en de verbetering van de leef- en omgevingskwaliteit voor inwoners van de kom.
- e. Zoals wij hiervoor en ook in de inspraaknota hebben aangegeven is het proces van de nieuwe ontsluitingsweg een uitgebreid proces geweest. Het verkeersstructuurplan 2007, waarin een indicatief tracé ten Zuidoosten van Heeswijk-Dinther is opgenomen, heeft uiteindelijk geleid tot het al eerder genoemde besluit van de gemeenteraad van Bernheze om ten zuidoosten van Heeswijk-Dinther het tracé te bepalen voor de ontsluitingsweg. Dit globale tracé voor de nieuwe ontsluitingsweg sluit aan bij hetgeen is opgenomen in de structuurvisie Bernheze 2010. Dat de ontsluitingsweg zich louter baseert op beleid uit 2007 betwisten wij dan ook. Naast het beleidsmatige hebben wij eveneens noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. Dit is uitvoerig in de

toelichting van het bestemmingsplan in hoofdstuk 5 beschreven. Een actualisering van deze onderzoeken is niet noodzakelijk

2.
 - a. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan.
 - b. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan staat niet ter discussie en zoals in de toelichting te lezen valt, is in het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid rekening gehouden met onder meer de aanleg van de weg, alle bij het project behorende uitvoeringskosten en de exploitatie van gronden die benodigd zijn voor de aanleg van de nieuwe weg. Wij hebben er voor gekozen om de exploitatieopzet en de grondverwerving niet onderdeel te laten uitmaken van het bestemmingsplan om te voorkomen dat de financiële belangen van de gemeente onevenredig worden geschaad. Nochtans kan uit de overige informatie de economische uitvoerbaarheid genoegzaam blijken.
3. Een aantal argumenten over de tracékeus is ook aan de orde geweest in de fase van inspraak en beantwoord in de inspraaknota. Bij de beantwoording per argument hierna sluiten wij aan bij onze eerdere beantwoording in de inspraaknota en geven daarop waar mogelijk een aanvulling.
 - a. Wij hebben bij de opstelling van het bestemmingsplan onderzocht wat de gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat voor omwonenden. Daarbij 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 gebleken dat er geen knelpunten zijn die de haalbaarheid van het bestemmingsplan kunnen ondermijnen. Mede op grond hiervan, maar ook door afweging van individuele en algemene belangen, hebben wij geconcludeerd dat geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van het woon- en leefklimaat van reclamant en omwonenden.
 - b. Wij hebben 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.
 - c. De afweging om te komen tot de ligging ten zuiden vanaf de Laverdonk naar de N279 is door de provincie gemaakt in het kader van de haalbaarheid van de capaciteitsverbreding van de N279. Daarbij is zoveel mogelijk binnen het zoekgebied VSP gekeken en zijn verschillende algemene maar ook individuele belangen afgewogen. Het resultaat daarvan is meegenomen in het huidige wegontwerp van de N279 en vormt dus geen onderdeel van dit bestemmingsplan.
 - d. Bij de inpassing van het wegontwerp is terdege 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. Verder is bij vooronderzoek mede gekeken naar de gebiedsvisie N279

en de MKK kaart van de MER studie N279. Ook is het tracé in overleg met de afdeling ecologie van het waterschap nader bepaald. 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.
- e. Als onderdeel van het bestemmingsplan zijn de effecten van de realisatie van de ontsluitingsweg getoetst aan de EHS zoals opgenomen in de Verordening Ruimte. Uit deze beoordeling blijkt dat de aanleg van de ontsluitingsweg niet leidt tot vernietiging en/of extra verstoring van de EHS. In relatie tot het beekherstel van de Aa en bijbehorende ecologische verbinding als onderdeel van de EHS is de beoogde brug zo gedimensioneerd dat deze ruimte biedt voor beekherstel. Extra geluidverstoring van EHS-gebied treedt niet op omdat de ontsluitingsweg in samenhang met de verbreding van de N279 wordt 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. Uit de toetsing aan de EHS volgt dat er geen aantasting van de EHS plaats vindt en dat er geen compensatie vereist is. Binnen het bestemmingsplan wordt echter circa 2 ha agrarisch gebied langs de Aa als natuur bestemd en als zodanig ingericht als onderdeel van beekherstel en ecologische verbindingfunctie van de Aa. Aangezien de ontsluitingsweg zeker niet leidt tot een significante aantasting van de EHS is er geen noodzaak om het maatschappelijk belang en/of andere afwegingen aan te geven. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan onverplicht in de aanleg van nieuwe natuur in het kader van beekherstel.
 - f. In het bestemmingsplan is gekeken of de ontsluitingsweg leidt tot aantasting van de waarden van de groenblauwe mantel (specifiek functies natuur-, bodem- en water) en of er een kwaliteitsverbetering voor deze functies en het landschap is. De drie functies worden minimaal behouden en de nieuwe weg is landschappelijk zodanig ingepast waarbij de drie karakteristieke aanwezige (cultuur)landschappelijke kenmerken van het plangebied waar de weg doorheen

loopt versterkt wordt. (zie rapport Landschappelijke inpassing ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid (Arcadis, 2011)). Het beekdal zelf blijft open en beleefbaar. Het dorpsrandbeeld van Heeswijk-Dinther en het coulisselandschap wordt versterkt met houtwal- en laanstructuren. Deze elementen sluiten zoveel mogelijk aan op bestaande groenelementen. Naast de uitbreiding van beplantingsstructuren is er nieuwe natuurbestemming langs de Aa van circa 2 ha dat ruimte biedt voor beekherstel, extra uitbreiding van de bestaande natuur en versterking van de ecologische verbindingfunctie van de Aa. Verder zullen wij voorzien in de laanbeplanting welke is opgenomen in het provinciaal inpassingsplan N279.

- g. Wij betwisten dat wij geen rekening hebben gehouden met de belangen van omwonenden. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt heeft afweging plaatsgevonden tussen verschillende belangen, waaronder ook de belangen van omwonenden. Daar waar mogelijk is rekening gehouden met deze belangen van omwonenden. 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.
- h. De toekomstige verkeersomvang kan niet zonder substantiële negatieve effecten voor het Aa dal worden afgewikkeld via de bestaande wegen in het Aa dal. Er is gekozen voor verkeersscheiding om geen mengverkeer te krijgen en aantasting van de karakteristieke structuur van het gebied te behouden. Hierdoor 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 verkeersdrukte, 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. Een onderdeel van deze uitwerking betreft het inrichtingsplan waarbij is gezocht naar mogelijkheden om hinder en overlast zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd om vast te kunnen stellen dat er geen knelpunten zijn die de haalbaarheid van het bestemmingsplan kunnen ondermijnen. Nu uit deze onderzoeken niet is gebleken dat door de nieuwe ontsluitingsweg verkeer en zwaar verkeer op onacceptabele afstand van de woningen rijdt, vormt dit verkeer geen belemmering voor het bestemmingsplan.
- i. De opmerking over de beperkingen vanwege de bescherming van natuur- en landschapswaarden voor agrarische bedrijven, 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 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. 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.

- j. 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. Daarbij heeft afweging plaatsgevonden van de belangen van reclamant, maar ook van andere belangen. 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 Avensteinstraat (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. Wij menen dat wij voldoende rekening hebben gehouden met de belangen van reclamant en ook andere belanghebbenden. Bij de beantwoording onder 3.2.3. g hebben wij reeds nader uiteengezet op welke wijze rekening is gehouden met verschillende belangen en voor de beantwoording verwijzen wij naar deze beantwoording van deze zienswijze.
- k. 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.

In het luchtkwaliteitsonderzoek is nagegaan wat het maximale effect van de nieuwe weg is op de luchtkwaliteit. Voor wegvak 8 (de nieuwe ontsluitingsweg) geldt dat in 2015 de jaargemiddelde concentratie van NO₂ maximaal 30,3 µg/m³ zal bedragen. Zonder ontsluitingsweg zal de jaargemiddelde concentratie nagenoeg gelijk zijn aan de achtergrondconcentratie (20,7 µg/m³). Voor fijn stof (PM₁₀) wordt de jaargemiddelde concentratie 22,9 µg/m³ bij een achtergrondconcentratie van 22,4 µg/m³. Deze jaargemiddelde concentraties blijven binnen de jaargemiddelde grenswaarden van 40 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀ waarmee wel voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen zoals deze in Nederland van kracht zijn. Het aspect lucht vormt hierdoor geen belemmering bij de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

- I. 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 met de ontsluitingsweg onder de daarvoor gestelde normen wordt gebleven. 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. Gekeken is ook in hoeverre een vermindering van het uitzicht kan worden voorkomen. 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.
- m. Wij betwisten dat het transport van gevaarlijke stoffen op te korte afstand plaatsvindt van de woning van reclamant. Het transport van gevaarlijke stoffen naar de gemeente vindt thans plaats over de wegen A50/N279 en via de Heeswijkseweg/Baron van den 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.

- n. Tijdens de informatievoorziening in het voortraject 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. Voor het aspect lichthinder is ook aandacht besteed in het inrichtingsplan. Uiteindelijk heeft dit geleid tot het opnemen van een haag langs de weg. 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.
4. Zoals wij in de beantwoording hiervoor, maar ook in de toelichting van het bestemmingsplan en de inspraaknota hebben opgemerkt, heeft een afweging plaatsgevonden tussen verschillende algemene en individuele belangen. Daarbij is in tegenstelling tot wat reclamant beweert het plan niet enkel ingestoken op de reductie van verkeersbelasting. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan, maar ook in de beantwoording van de zienswijze hiervoor is opgemerkt, hebben wij wel degelijk rekening gehouden met milieu-, natuur en landschapsbelangen en het woon- en werkklimaat van omwonenden. Verschillende (milieu)onderzoeken zijn uitgevoerd voor het gekozen tracé en hebben geleid tot de uitkomst dat er geen belemmeringen zijn. Een inrichtingsplan is opgesteld om te bewerkstelligen dat de nieuwe ontsluitingsweg goed kan worden ingepast in het landschap. Reacties waarmee wij zorgvuldig zijn omgegaan en die bij de belangenafweging zijn meegenomen. De mening van reclamant delen wij niet.
5. Wij zullen het bestemmingsplan niet uit de procedure halen. De zienswijze van reclamant leidt daarnaast niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Bij de vorige punten hebben wij gemotiveerd aangegeven wat onze beweegredenen daarvoor zijn.

Aanpassing

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

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

*Laverdonk 9C, 5473 KX, Heeswijk-Dinther
Ingekomen 19 maart 2013*

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

Samenvatting

1. Reclamant merkt op over nut en noodzaak:
 - a. Ontsluiting LOG niet meer aan de orde door Verordening Ruimte, waarmee nieuwvestiging intensieve veehouderij is afgeblazen.
 - b. Geen dragende ruimtelijke onderbouwing nieuwe ontsluitingsweg.
 - c. Groei van bedrijven op bedrijventerrein Retsel en LOG uit tijd economisch hoogtij (2007), nu niet meer aan de orde.
 - d. Stagnaties op N279 geen argument door vergevorderde plannen ombouwen N279.
 - e. Nagelaten actualiseren gegevens en bijstellen naar situatie van nu en plan borduurt voor op beleid uit 2007.
2. Reclamant merkt op over kosten:
 - a. Een loze investering dreigt.
 - b. Vraagtekens bij economische haalbaarheid nu uit stukken niet blijkt afdoende dekking van de totale investeringen (aanleg weg, kosten natuurcompensatie, kosten inpassing, grondverwerving, schadeloosstellingen omwonenden).
3. Reclamant merkt op over tracé:
 - a. Woon- en leefklimaat onherstelbaar aangetast en opgeofferd voor weg. Plannen desastreus voor reclamant.
 - b. Miskenning belangen groot aantal gezonde agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen door tracé op te korte afstand aanpalende woningen.
 - c. Tracé juist achter de agrarische bedrijven en bebouwing Laverdonk, terwijl ook gewoon recht door of afbuigen richting Den Bosch. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.
 - d. Onaanvaardbare aantasting beekdal van de Aa, dat als natte natuurparel beschermd moet worden. Twijfel variant als meest milieu- en /of natuurvriendelijk, en als landschappelijk aanvaardbaar.
 - e. Ondanks nadere condities om 'realisering Beekherstel De Aa mogelijk te maken', per saldo substantieel ernstige en onherstelbare aantasting van beekdal. Het gaat hier om EHS. Strijd met Verordening Ruimte. Het is de vraag of ingreep kan worden aangemerkt als maatschappelijk belang. Alle belangen moeten worden afgewogen. Niet gebeurd.
 - f. Compensatie vanwege aantasting waarden groenblauwe mantel niet reëel.
 - g. Met belangen omwonenden lijkt gemeente, gelet op afdoen inspraakreacties, geen rekening te willen houden.
 - h. Dag en nacht verkeer en zwaar vrachtverkeer op te korte afstand woningen.
 - i. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen vanwege bescherming natuur- en landschapswaarden, maar geen beletsel tot aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied.

- j. Bagatellisering milieubelasting gepresenteerd tracé en geen rekening belangen reclamant. Bij woning reclamant onaanvaardbare verkeershinder en overlast. Verder lokaal en doorgaand verkeer van en naar N279 langs bedrijf onaanvaardbaar. Geen verbetering, maar verslechtering.
 - k. Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege langsrazend (vracht)verkeer.
 - l. Verkeersdrukke leidt tot geluidhinder, lichthinder en verslechtering uitzicht. Geen blijk van voornemen hinder en overlast te beperken.
 - m. Transport gevaarlijke stoffen op te korte afstand woningen reclamant.
 - n. 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.
- 4. 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.
 - 5. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen.

Reactie

- 1.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.b.
 - c. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.c.
 - d. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.d.
 - e. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.e.
- 2.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.2.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.2.b.
- 3.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.b.
 - c. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.c.
 - d. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.d.
 - e. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.e.
 - f. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.f.
 - g. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.g.
 - h. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.h.
 - i. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.i.
 - j. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.j.
 - k. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.k.
 - l. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.l.
 - m. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.m.
 - n. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.n.
- 4. Zie de beantwoording van 3.2.4.
- 5. Zie de beantwoording van 3.2.5.

Aanpassing

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

4. Geen aanpassingen
5. Geen aanpassingen

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

Laverdonk 7, 5473 KX, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 19 maart 2013

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

Samenvatting

1. Reclamant merkt op over nut en noodzaak:
 - a. Ontsluiting LOG niet meer aan de orde door Verordening Ruimte, waarmee nieuwvestiging intensieve veehouderij is afgeblazen.
 - b. Geen dragende ruimtelijke onderbouwing nieuwe ontsluitingsweg.
 - c. Groei van bedrijven op bedrijventerrein Retsel en LOG uit tijd economisch hoogtij (2007), nu niet meer aan de orde.
 - d. Stagnaties op N279 geen argument door vergevorderde plannen ombouwen N279.
 - e. Nagelaten actualiseren gegevens en bijstellen naar situatie van nu en plan borduurt voor op beleid uit 2007.
2. Reclamant merkt op over kosten:
 - a. Een loze investering dreigt.
 - b. Vraagtekens bij economische haalbaarheid nu uit stukken niet blijkt afdoende dekking van de totale investeringen (aanleg weg, kosten natuurcompensatie, kosten inpassing, grondverwerving, schadeloosstellingen omwonenden).
3. Reclamant merkt op over tracé:
 - a. Woon- en leefklimaat onherstelbaar aangetast en opgeofferd voor weg. Plannen desastreus voor reclamant.
 - b. Miskennen belangen groot aantal gezonde agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen door tracé op te korte afstand aanpalende woningen.
 - c. Tracé juist achter de agrarische bedrijven en bebouwing Laverdonk, terwijl ook gewoon recht door of afbuigen richting Den Bosch. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.
 - d. Onaanvaardbare aantasting beekdal van de Aa, dat als natte natuurparel beschermd moet worden. Twijfel variant als meest milieu- en /of natuurvriendelijk, en als landschappelijk aanvaardbaar.
 - e. Ondanks nadere condities om 'realisering Beekherstel De Aa mogelijk te maken', per saldo substantieel ernstige en onherstelbare aantasting van beekdal. Het gaat hier om EHS. Strijd met Verordening Ruimte. Het is de vraag of ingreep kan worden aangemerkt als maatschappelijk belang. Alle belangen moeten worden afgewogen. Niet gebeurd.
 - f. Compensatie vanwege aantasting waarden groenblauwe mantel niet reëel.
 - g. Met belangen omwonenden lijkt gemeente, gelet op afdoen inspraakreacties, geen rekening te willen houden.
 - h. Dag en nacht verkeer en zwaar vrachtverkeer op te korte afstand woningen.

- i. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen vanwege bescherming natuur- en landschapswaarden, maar geen beletsel tot aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied.
 - j. Bagatellisering milieubelasting gepresenteerd tracé en geen rekening belangen reclamant. Bij woning reclamant onaanvaardbare verkeershinder en overlast. Verder lokaal en doorgaand verkeer van en naar N279 langs bedrijf onaanvaardbaar. Geen verbetering, maar verslechtering.
 - k. Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege langsbrazend (vracht)verkeer.
 - l. Verkeersdrukke leidt tot geluidhinder, lichthinder en verslechtering uitzicht. Geen blijk van voornemen hinder en overlast te beperken.
 - m. Transport gevaarlijke stoffen op te korte afstand woningen reclamant.
 - n. 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.
- 4. 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.
 - 5. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen

Reactie

- 1.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.b.
 - c. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.c.
 - d. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.d.
 - e. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.e.
- 2.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.2.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.2.b.
- 3.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.b.
 - c. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.c.
 - d. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.d.
 - e. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.e.
 - f. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.f.
 - g. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.g.
 - h. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.h.
 - i. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.i.
 - j. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.j.
 - k. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.k.
 - l. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.l.
 - m. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.m.
 - n. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.n.
- 4. Zie de beantwoording van 3.2.4.
- 5. Zie de beantwoording van 3.2.5.

Aanpassing

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

3.5 Achmea Rechtsbijstand namens J.H.M. Smits

***Laverdonk 5A, 5473 KX, Heeswijk-Dinther
Ingekomen 19 maart 2013***

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

Samenvatting

1. Reclamant merkt op over nut en noodzaak:
 - a. Ontsluiting LOG niet meer aan de orde door Verordening Ruimte, waarmee nieuwvestiging intensieve veehouderij is afgeblazen.
 - b. Geen dragende ruimtelijke onderbouwing nieuwe ontsluitingsweg.
 - c. Groei van bedrijven op bedrijventerrein Retsel en LOG uit tijd economisch hoogtij (2007), nu niet meer aan de orde.
 - d. Stagnaties op N279 geen argument door vergevorderde plannen ombouwen N279.
 - e. Nagelaten actualiseren gegevens en bijstellen naar situatie van nu en plan borduurt voor op beleid uit 2007.
2. Reclamant merkt op over kosten:
 - a. Een loze investering dreigt.
 - b. Vraagtekens bij economische haalbaarheid nu uit stukken niet blijkt afdoende dekking van de totale investeringen (aanleg weg, kosten natuurcompensatie, kosten inpassing, grondverwerving, schadeloosstellingen omwonenden).
3. Reclamant merkt op over tracé:
 - a. Woon- en leefklimaat onherstelbaar aangetast en opgeofferd voor weg. Plannen desastreus voor reclamant.
 - b. Miskenning belangen groot aantal gezonde agrarische bedrijven en bijbehorende gezinnen door tracé op te korte afstand aanpalende woningen.
 - c. Tracé juist achter de agrarische bedrijven en bebouwing Laverdonk, terwijl ook gewoon recht door of afbuigen richting Den Bosch. Hierdoor minder hinder en/of overlast omgeving.
 - d. Onaanvaardbare aantasting beekdal van de Aa, dat als natte natuurparel beschermd moet worden. Twijfel variant als meest milieu- en/of natuurvriendelijk, en als landschappelijk aanvaardbaar.
 - e. Ondanks nadere condities om 'realisering Beekherstel De Aa mogelijk te maken', per saldo substantieel ernstige en onherstelbare aantasting van beekdal. Het gaat hier om EHS. Strijd met Verordening Ruimte. Het is de vraag of ingreep kan worden aangemerkt als maatschappelijk belang. Alle belangen moeten worden afgewogen. Niet gebeurd.
 - f. Compensatie vanwege aantasting waarden groenblauwe mantel niet reëel.

- g. Met belangen omwonenden lijkt gemeente, gelet op afdoen inspraakreacties, geen rekening te willen houden.
 - h. Dag en nacht verkeer en zwaar vrachtverkeer op te korte afstand woningen.
 - i. Agrarische bedrijven steeds meer beperkingen vanwege bescherming natuur- en landschapswaarden, maar geen beletsel tot aanleg ontsluitingsweg in zelfde gebied.
 - j. Bagatellisering milieubelasting gepresenteerd tracé en geen rekening belangen reclamant. Bij woning reclamant onaanvaardbare verkeershinder en overlast. Verder lokaal en doorgaand verkeer van en naar N279 langs bedrijf onaanvaardbaar. Geen verbetering, maar verslechtering.
 - k. Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege langsrazend (vracht)verkeer.
 - l. Verkeersdrukke leidt tot geluidhinder, lichthinder en verslechtering uitzicht. Geen blijk van voornemen hinder en overlast te beperken.
 - m. Transport gevaarlijke stoffen op te korte afstand woningen reclamant.
 - n. 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.
4. 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.
5. Verzoek aanpassing plan tegemoetkomend aan reactie of uit procedure halen.

Reactie

- 1.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.b.
 - c. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.c.
 - d. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.d.
 - e. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.e.
- 2.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.2.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.2.b.
- 3.
 - a. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.a.
 - b. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.b.
 - c. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.c.
 - d. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.d.
 - e. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.e.
 - f. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.f.
 - g. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.g.
 - h. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.h.
 - i. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.i.
 - j. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.j.
 - k. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.k.
 - l. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.l.
 - m. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.m.
 - n. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.3.n.
- 4. Zie de beantwoording van 3.2.4.

5. Zie de beantwoording van 3.2.5.

Aanpassing

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

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

***Heuvel 23, 54663 XC, Veghel
Ingekomen op 20 maart 2013***

**P.W.M. en S.P. van Zutphen
Heuvel 23
5463 XC Veghel**

Samenvatting

1. Laverdonk door verbreding N279 ter hoogte van Laverdonk 1 (afslag Dinther) afgesloten. Laverdonk 1, 2, 2b en perceel reclamant niet meer rechtstreeks vanaf de N279 te bereiken, waardoor gedwongen omrijkilometers. Verzoek waarborg dat bereikbaarheid niet verslechterd ten opzichte van huidige situatie.
2. Op verbeelding niet aangegeven dat parallel aan N279, vanaf rotonde richting Den Bosch, een aansluiting komt op weg Laverdonk ter hoogte afslag Dinther. Al dan niet aanleggen parallelweg behoort niet tot competentie van gemeente Bernheze. Dit is geen argument niet aan bezwaren reclamant tegemoet te komen.
3. Wettelijke norm fijnstof voor 2012 ruimschoots overschreden. Reden dat weg niet kan worden aangelegd.
4. Aantal voertuigen per etmaal te laag. Toename verkeersintensiteit door verbreding N279, maar ook nu al doordat verkeer vanaf rondweg Eindhoven zich in toenemende mate via de A50 en N279 naar de A2 afwikkelt. Ten onrechte niet en/of onvoldoende meegewogen. Verzoek nader onderzoek verkeersafwikkeling.
5. Geen rekening gehouden met achtergronddepositie fijnstof vanuit Roergebied, luchthaven Eindhoven Airport en industrieterreinen van Veghel. Reclamant betwist luchtkwaliteitsonderzoek jaren 2015 – 2025 hierom. Verder ten onrechte voorbij gegaan aan overschrijden wettelijke normen voor jaren 2013 en 2014 ondanks economische crisis.
6. Onvoldoende alternatieven onderzocht. Verzoek te onderzoeken: 1. aansluiting vanaf industrieterrein Retsel via Beugt op de A50 of verbreding bestaande wegen richting de N279 en/of de A50, 2. verplaatsing aantal bedrijven met zware vrachtwagens naar andere industrieterreinen zoals Heesch – West, 3. weren zwaar vrachtverkeer uit centrum Heeswijk – Dinther via verkeersbesluit.
7. Inpassingsplan en deugdelijk natuurcompensatieplan dat enkel betrekking heeft op aan te leggen weg ontbreken. Volgens reclamant:
 - a. Weg niet mogelijk door ecologische en groene ruimtelijke kwaliteiten plangebied. Doorsnijden zone Natte Natuurparel dient gecompenseerd te worden. Beoogde natuurcompensatie voorziet daar niet in.

- b. Gebied waarin weg is gepland gekenmerkt door Levensgemeenschappen van Slootkanten en typerende Geologie/Geomorfologie en Groene Hoofdstructuur en/of EHS wordt doorsneden.
 - c. Coulisselandschap ernstig aangetast en agrarische percelen worden versnipperd en onbruikbaar voor landbouw.
 - d. Weg in Groen-Blauwe mantel. Bebouwing hoger dan 2 meter boven maaiveld mag niet worden opgericht.
 - e. Brug over rivier de "AA" 8 meter boven N.A.P. en 9 meter boven maaiveld. Significante aantasting natuur en landschap hierdoor.
 - f. Niet duidelijk hoeveel natuur verloren gaat door weg en hoeveel ha / oppervlakte natuurcompensatie in het kader aanleg weg en in het kader Beekherstel wordt gerealiseerd. Natuurcompensatiepercelen zijn klein en versnipperd en in geen verhouding tot verloren natuur.
8. Weg onverantwoord doordat deze nog jaren niet kan worden aangesloten op de N279 en verbreding N279 niet vaststaat.
9. Reclamant verzoekt herstel geconstateerde tekortkomingen in procedure en toevoeging van ontbrekende kostenbegroting naar stand van zaken per 1 januari 2013, afgewogen tegen kosten alternatieve mogelijkheden. Verder nader onderzoek verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit en toevoegen van ontbrekende inpassings- en natuurcompensatieplan dat enkel betrekking heeft op aan te leggen weg.
10. Verzoek aan gemeenteraad goedkeuring aan ontwerpbestemmingsplan onthouden.

Reactie

1. Zoals wij ook in de inspraaknota hebben aangegeven is in het plan voor de N279 al rekening gehouden met een parallel structuur, waardoor de genoemde percelen ontsloten zijn. Van een verslechtering is dan ook geen sprake.
2. De afsluiting van afslag Dinther en de aanleg parallelweg behoort tot het plangebied van het provinciaal inpassingsplan N279 welke door de provincie Noord-Brabant in procedure wordt gebracht. Hierdoor is de genoemde parallelweg niet opgenomen op de verbeelding.
3. In het luchtkwaliteitsonderzoek is nagegaan wat het effect is van de voorgenomen realisatie van de ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther (zuid). Beoogd wordt om deze in 2015 gerealiseerd te hebben en vanaf 2015 zal er pas verkeer over de nieuwe ontsluitingsweg gaan rijden. Zodoende is 2015 (en 2025 als doorkijk naar de toekomst) als toetsingsjaar aangehouden. In 2015 en 2025 wordt voor alle wegvakken in zowel de autonome situatie (ontwikkeling) als de plansituatie voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen. Dit maakt dat er vanuit het oogpunt van luchtkwaliteitseisen geen bezwaar is om de ontsluitingsweg te realiseren. De bewering van reclamant dat de wettelijke norm voor fijn stof voor 2012 in het plangebied wordt overschreden wordt verder niet toegelicht. Hierdoor kunnen wij daar niet nader op reageren en mogelijke zorgen op dit punt bij reclamant wegnemen.
4. Zoals wij ook hebben aangegeven in de inspraaknota VOBP is bij het verkeersonderzoek voor de referentiesituatie (dit betreft het jaar 2020) rekening gehouden met de verbreding van de N279. Ook de omliggende wegenstructuur in de regio is in het verkeersmodel opgenomen, zoals de rondweg Eindhoven en A50. Wij betwisten dat er reden is om aan te nemen dat het verkeersmodel onjuiste resultaten weergeeft.

5. De Grootschalige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in Nederland worden jaarlijks door het RIVM opgesteld. Hierin zitten de invloeden op de achtergrondconcentraties van Nederlandse en buitenlandse bronnen verwerkt. Deze invloeden zijn, in tegenstelling tot wat reclamant beweert, in het onderzoek dus wel degelijk (als de achtergrondconcentraties) meegenomen. Wij verwijzen hier nader naar paragraaf 5.3.9 van het luchtkwaliteitsonderzoek. De achtergrondconcentraties, afkomstig van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), zijn gebaseerd op het BGE-scenario van maart 2012. Het RIVM baseert zich bij het maken van deze GCN-kaarten op eigen modelberekeningen en metingen. De kaarten geven een algemeen overzicht van de luchtkwaliteit in Nederland in het verleden, het heden en de toekomst. Ook deze toekomstige kaarten van de achtergrondconcentraties zijn ontleend aan het BGE-scenario.
6. Wij menen dat er voldoende gezocht is naar alternatieve tracés en verwijzen hier naar het Verkeersstructuurplan 2007. 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. Het is de bedoeling vrachtverkeer te weren uit de kern. Dit kan mogelijk via verkeersbesluiten, maar ook via andere maatregelen. De precieze maatregelen die getroffen worden hangen af van de situatie na realisatie van de ontsluitingsweg. In onderhavig bestemmingsplan kunnen wij niet verder rekening houden met maatregelen via bijvoorbeeld verkeersbesluiten. Dergelijke besluiten, dan wel andere te treffen maatregelen in het centrum Heeswijk-Dinther, liggen buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan.
7.
 - a. Als onderdeel van het bestemmingsplan zijn de effecten van de realisatie van de ontsluitingsweg getoetst aan de EHS (inclusief beekherstel), Natuur natuurgebied en Groenblauwe mantel. Uit deze beoordeling blijkt dat de aanleg van de ontsluitingsweg niet leidt tot vernietiging en/of extra verstoring van deze beschermde waarden en dat er geen sprake is van een compensatieplicht.
 - b. Wij hebben rekening gehouden met het voorkomen van beschermde flora- en fauna, wezenlijke kenmerken en waarden. De kenmerken waar reclamant naar verwijst zijn dan ook bij de voorbereidingen van het bestemmingsplan betrokken.
 - c. De nieuwe ontsluitingsweg veroorzaakt inderdaad een doorsnijding van het coulisselandschap en een aantal agrarische percelen. In het landschappelijke inpassingsplan Heeswijk-Dinther Zuid (Arcadis, 2011) wordt het coulisselandschap versterkt met nieuwe houtwal- en laanstructuren. Deze elementen sluiten zoveel mogelijk aan op bestaande groenelementen. Naar functionele bereikbaarheid van de percelen is onderzocht en toegankelijkheid van percelen is voldoende gewaarborgd.
 - d. Allereerst merken wij op dat een weg niet als bebouwing kan worden gekwalificeerd en dat het bestemmingsplan geen gebouwen toestaat. Ontwikkelingen in de groenblauwe mantel zijn mogelijk indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. De inpassing van de nieuwe ontsluitingsweg is zodanig dat er geen nadelige gevolgen zijn voor functies natuur, bodem en

- water én er treedt tevens een kwaliteitsverbetering voor de functies en het landschap plaats.
- e. Landschappelijk gezien vormt de brug inderdaad onvermijdelijk een nieuw element en aantasting van het Aa-dal. Vanuit het aspect natuur betekent de brug over de Aa zeker geen aantasting en biedt de brede overkluizing juist voor de beekdalgebonden natuurwaarden de benodigde ruimte en inrichting om via water en brede doorlopende oevers te trekken en/of hier te leven. Met de aanvullende houtwallen, laanstructuren en inrichting van circa 2 ha natuur in het beekdal wordt dit extra versterkt.
 - f. Er is geen sprake van verlies aan beschermde natuurwaarden en er is geen compensatieplicht. Er is in het plan bewust langs de nieuwe ontsluitingsweg nieuwe natuur ingepast ter versterking van de Aa en bestaand natuurgebied. Ook de kleinere percelen zijn als kleinschalige element met ruigte en/of struiken voor beekdalgebonden soorten zoals amfibieën in een intensief agrarisch gebied zeer waardevol.
- 8. 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.
 - 9. Het verzoek van reclamant wordt niet gehonoreerd. In tegenstelling tot wat reclamant poneert zijn er geen tekortkomingen in de procedure. Daarnaast zal ook geen nader onderzoek naar alternatieven worden verricht om de redenen gegeven bij de beantwoording van deze zienswijze onder nummer 6. Een kostenbegroting wordt ook niet toegevoegd. Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar en wij menen dat wij dit in de toelichting van het bestemmingsplan genoegzaam hebben aangetoond. Tenslotte merken wij op dat uit de reactie van reclamant niet blijkt aan wat voor ontbrekende inpassings- en natuurcompensatieplannen die alleen betrekking hebben op de aan te leggen weg en niet mede op het Beekherstel wordt gerefereerd. Het Landschappelijk inpassingsplan dat vanwege de nieuwe ontsluitingsweg is opgeteld is opgenomen als bijlage bij de toelichting. Daarnaast is onder de beantwoording van deze zienswijze onder f reeds opgemerkt dat er geen compensatieplicht bestaat en een natuurcompensatieplan derhalve niet is opgesteld.
 - 10. Het verzoek van reclamant wordt niet gehonoreerd aangezien wij menen dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is en om die reden kan worden vastgesteld.

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

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

***Eikenhoef 15 Heeswijk-Dinther /
Laverdonk 4b, 5473 KX, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 20 maart 2013***

**DAS
Postbus 23000
11000 DM Amsterdam**

Samenvatting

1. Ontsluitingsweg dwars door bedrijfsperceel van reclamant. 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. Belemmering exploitatie van perceel reclamant. Vraag of voortzetting redelijke exploitatie kan. Bestemmingsplan biedt geen zicht op voorkomen nadeel dan wel compensatie voor reclamant.
3. Reclamant merkt op dat onderhandelingen over aankoop gronden worden gevoerd. Mocht eigendom bij reclamant blijven, dan is sprake van een bestemming die niet verwezenlijkt kan worden. Onder die omstandigheden is reclamant niet gehouden zijn perceel of gedeelte ervan ter beschikking te stellen.
4. Weg zeer dicht bij recreatiewoning reclamant. Reclamant kan te maken krijgen met, 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.
5. Reclamant heeft alternatieven aangedragen waarin weg nog steeds over zijn perceel, maar kleinere inbreuk op bedrijfs- en particuliere belangen. Niettemin wordt volhard in variant waardoor perceel economische rendabiliteit verliest en woon- en leefklimaat wordt verstoord. Niet overschrijden van wettelijke normen doet daar niets aan af.
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. Zoals wij ook in de inspraaknota hebben aangegeven betreuren wij dat de ontsluitingsweg dwars door het bedrijfsperceel gaat van reclamant, 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 reclamant 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 reclamant 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. Zoals wij ook in de inspraaknota hebben aangegeven kan reclamant zich beroepen op de mogelijkheden die artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening biedt, indien reclamant van mening is dat de waarde van zijn vakantiewoning daalt ten gevolge van dit bestemmingsplan. 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.
3. Wij zijn thans bezig met de verwerving van benodigde gronden. Daarbij streven wij ernaar via minnelijk overleg gronden aan te kunnen kopen welke benodigd zijn voor de ontsluitingsweg. Ook met reclamant vinden minnelijke onderhandelingen plaats en wij komen er graag minnelijk uit. Mocht de onderhandelingen niet leiden tot aankoop van gronden, dan zullen wij overgaan tot onteigening en na onteigening kan tot verwezenlijking van de bestemming worden overgegaan.
4. 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 reclamant. 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. 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 reclamant. 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 merken wij op dat wanneer reclamant van mening is dat de waarde van zijn vakantiewoning daalt vanwege het veranderde ruimtelijke regime, hij zich kan 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.

5. Het gekozen tracé is tot stand gekomen in overleg met reclamant. Bij het aangedragen alternatief is een afweging gemaakt tussen persoonlijk en algemeen maatschappelijk belang.
6. Het gebruik van de recreatiewoning kan worden voortgezet conform de persoonsgebonden beschikking die door de gemeente is afgegeven. Zoals bij reclamant bekend is omzetting van de recreatiewoning in een permanente woning niet mogelijk. Daarnaast betekent de ontsluitingsweg ook niet dat reclamant 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.

Aanpassing

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

3.8 ABAB namens J.M.C.M. Verkuijlen en H.W.T.M. Verkuijlen-van Laanen en tevens Verkuijlen Beheer BV en Verkuijlen Holding BV

Boterweg 2, 5473 KA, Heeswijk-Dinther

Ingekomen per fax op 20 maart 2013 en per e-mail en per post op 21 maart 2013

ABAB Vastgoedadvies B.V.

Postbus 10085

5000 JB Tilburg

Samenvatting

1. Verzoek nadere termijn om zienswijzen te voorzien van alle inhoudelijke gronden.
2. Door Verordening Ruimte zal schaalvergroting in het LOG geen grote vlucht meer nemen. Immers, provincie heeft vergaande beperkingen gelegd aan ontwikkeling intensieve veehouderij en beperkingen worden alleen maar stringenter. Minder bedrijfsverplaatsingen naar dit gebied, ontwikkeling bedrijven ter plaatse minder snel, waardoor aannemelijk dat geprognosticeerde verkeersbewegingen achterwege blijven. Uit geen rapport of onderzoek blijkt welke verkeersprognoses dan gelden en verkeersonderzoeken lijken zich niet toe te spitsen op actuele en toekomstige verkeersintensiteit. Ook ernstige twijfel aan nut en noodzaak ontsluitingsweg.
3. Indien gemeente van mening blijft dat sprake is van nut en noodzaak, zet reclamant ernstige vraagtekens bij onderzoeken die ten grondslag liggen. Hoe is het gesteld met depositie van verkeer op nabijgelegen gronden en gebouwen? Ook zorgen ten aanzien van voedselveiligheid. Uit onderliggende onderzoeken kan niet worden opgemaakt of onderzoek is verricht ten aanzien van depositie verkeer op teelt aardbeien en asperges op aanliggende gronden van reclamant.
4. Reclamant vreest voor ernstige aantasting luchtkwaliteit voor zichzelf en woning, maar ook voor personen die bij hun op kampeerterrein aan Boterweg 2 verblijven. Geen blijkt dat hiermee rekening is gehouden.

5. Niet aangegeven of ten aanzien van geluidshinder rekening is gehouden met de woning, het kampeerterrein en het bedrijf van reclamant. Onduidelijk op welke wijze wordt geconstateerd dat voorkeurswaarde 48 dB niet wordt overschreden.
6. Verwijzing naar bestemmingsplan Buitengebied Bernheze en toepasselijke bestemmingen op perceel van reclamant. Reclamant ziet niet in hoe de realisatie van een ontsluitingsweg, die vrijwel geheel is gelegen in de groenblauwe mantel, de ecologische en landschappelijke waarden en de natuur-, bodem- en waterfuncties kan behouden. Volgens reclamant brengt deze grote verkeersstroom een verstoring van het gebied met zich mee en geen kwaliteitsverbetering.
7. Geen duidelijkheid over de inrichting van de weg.
8. Onduidelijkheid over de ontsluiting van locaties van reclamant. Bij geen gebruik noordelijke zijde van de Boterweg geen schroom gebruik schadevergoedings-procedure.
9. Verzoek af te zien van bestemmingswijziging.

Reactie

1. Reclamant heeft uitstel gekregen tot uiterlijk 12 april 2013 voor het aanvoeren van nadere motieven. In die periode is geen aanvulling ontvangen.
2. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.a. PM
3. Wij blijven bij ons standpunt over nut en noodzaak, welk standpunt wij ook in de inspraaknota nader hebben beargumenteerd. Daarnaast verwijzen wij naar de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1. Het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg leidt tot extra stikstofdepositie van omliggende gronden. De beschermde natuurwaarden ondervinden hiervan geen vermestende of verzurende effecten. De verkeersintensiteiten zijn relatief beperkt en er is sprake van een lokale wijziging in verkeersafwikkeling niet van een toename. De natuurbeheertypen nabij de ontsluitingsweg behoren bij beekdalen die van nature voedselrijk zijn en waar voldoende buffering plaats vindt. De landbouwgronden worden naar verwachting intensief bemest met fosfaat, nitraat via natuurlijke mest en/of kunstmest. Stikstofdepositie als gevolg van het verkeer heeft hier zeker geen negatieve gevolgen op de gewassen en/of vegetatie. Naast stikstof zijn er andere verontreinigende stoffen die bij wegverkeer vrijkomen. Het merendeel slaat direct dicht bij de weg neer en komt in de berm terecht. Op grotere afstand zijn verontreinigende stoffen niet meer traceerbaar en heeft dit zeker geen gevolgen voor de voedselveiligheid.
4. Zoals wij ook in de inspraaknota hebben opgemerkt is bij de planvoorbereidingen een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is nagegaan wat het maximale effect van de nieuwe weg is op de luchtkwaliteit. Voor wegvak 8 (de nieuwe ontsluitingsweg) geldt dat in 2015 de jaargemiddelde concentratie van NO₂ maximaal 30,3 µg/m³ zal bedragen. Zonder ontsluitingsweg zal de jaargemiddelde concentratie nagenoeg gelijk zijn aan de achtergrondconcentratie (20,7 µg/m³). Voor fijn stof (PM₁₀) wordt de jaargemiddelde concentratie 22,9 µg/m³ bij een achtergrondconcentratie van 22,4 µg/m³. Deze jaargemiddelde concentraties blijven (ondanks de verslechtering) binnen de jaargemiddelde grenswaarden van 40 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀ waarmee wel voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen zoals deze in Nederland van kracht zijn. Het is onmogelijk ieder wegvak in het luchtkwaliteitsonderzoek te beschouwen. De voornaamste wegvakken (hoogste intensiteiten en grootste veranderingen ten gevolge van het plan) zijn beschouwd. Indien voor deze

wegvakken blijkt dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit zal dat ook voor de andere wegvakken het geval zijn, de intensiteiten en veranderingen ten gevolge van het plan zijn immers kleiner.

5. 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 is 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 meter 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 geluidsgevoelig 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 op de andere geluidsgevoelige objecten binnen de zone van de nieuwe ontsluitingsweg, niet wordt overschreden, zijn er vanuit de Wet geluidhinder geen beperkingen om de nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen. De ontsluitingsweg voldoet uit de geluidnormen van de Wet geluidhinder.
6. 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 reclamant 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.

7. Zoals wij ook in de inspraaknota hebben opgemerkt, zal de weg volgens de ontwerpprincipes van het opgestelde inrichtingsplan worden ingericht. Dit houdt onder meer in dat bermen worden ingezaaid met gasmengsels, een haag wordt opgericht en ook andere maatregelen worden getroffen teneinde de ontsluitingsweg in te passen in het landschap. Andere inrichtingsaspecten dan de ruimtelijke kaders van het wegontwerp, zijn niet relevant in deze planfase. Nadere detaillering vindt plaats in de voorbereidingsfase van de uitvoering.
8. De ontsluitingsweg kruist de Boterweg. Het oostelijk deel van de Boterweg (waaraan perceel van reclamant is gelegen) sluit aan op de nieuwe ontsluitingsweg, het westelijk deel van de Boterweg wordt afgesloten. Indien reclamanten 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 reclamanten 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.

9. Wij honoreren niet het verzoek om af te zien van de bestemmingswijziging, Voor een motivatie hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder nummer 1 t/m 8 van deze zienswijze.

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

3.9 A.J.M. Habraken, A. Manders, A. van der Heijden en H.J. Pietersma namens bewoners Laverdonk Ldk O-HWD-Z

***Laverdonk 9B, 5473 KX, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 19 maart 2013***

Samenvatting

1. In de voorfase en raadpleegbijeenkomsten is inhoudelijke discussie uit de weg gegaan, wordt verwezen naar regels en modellen waar reclamant geen inzicht in heeft en input van data is discutabel en deels verouderd. Verslaglegging bijeenkomsten is niet compleet, inbreng van omwonende in het vooroverleg maar deels verwerkt in huidige plannen en ontbreken van deugdelijke onderbouwing voor niet overgenomen inbreng. Verzoek om alle inbreng in plannen verwerken, gebruikte regels en modellen inzichtelijk te maken plus recente gegevens als input voor modellen.
2. Laverdonk in verkeersmodellen niet meegenomen. Door nieuwe aansluiting op N279 is Laverdonk sluiproute van en naar industrieterrein De Amert. De Amert is via nieuwe ontsluitingsweg van en naar N279 direct te bereiken zonder passeren verkeerslichten. Reclamant verwijst naar 2 bijlagen die zijn toegevoegd bij zienswijze. Door ontbreken parallelweg langs N279 naar Veghel zal al het fiets, langzaam en landbouw verkeer nu door Laverdonk weg naar Veghel moeten vinden. Gevaarlijke situaties met name voor fiets en recreatief verkeer wat door toename sluipverkeer zal verergeren. Verzoek om Laverdonk alleen toegankelijk te maken voor fiets- en recreatief verkeer en dit handhaven.

3. In verkeersmodellen toename verkeer over Laag- en Hoog Beugt niet meegenomen. Reclamant wijst op verbinding Veghel Noord – Middegaal via Beugt en Veghel Noord – Vorstenboscheweg via Beugt en wijst naar bijlage die bij zienswijze is gevoegd. Beugt na aanleggen ontsluiting HDZ ideale route ontsluiting Veghel Noord naar de N279. N279 nu direct via nieuwe ontsluitingsweg bereikbaar zonder passeren verkeerslichten. Huidige situatie route van en naar Veghel Noord via Heeswijk-Dinther al even snel als door Veghel. Verbinding tussen N279 van en naar Veghel Noord verre van optimaal door beperkingen interne wegennet Veghel en verkeersbelemmerende maatregelen (1 bijlage toegevoegd). Verzoek om maatregelen te treffen om sluipverkeer via genoemde routes te voorkomen via verkeersbelemmerende maatregelen.
4. Aanleg ontsluitingsweg enorm negatieve impact op bewoners Laverdonk. Door verkeerstoename zal veiligheid, geluidsoverlast en luchtvervuiling toenemen. Binnen normen blijven wil niet zeggen dat geluidsdruk en luchtvervuiling voor bewoners niet toe zal nemen. Verzoek om Laverdonk alleen toegankelijk te maken voor fiets- en recreatief verkeer en dit handhaven en geluidwerende maatregelen om toename geluidsdruk te voorkomen.
5. Natuurcompensatie dient in Laverdonk gecompenseerd te worden, waar veel oppervlakte nodig is om deze te maken plannen te realiseren. In Laverdonk veel bossen en bomen verdwenen. Door plannen alleen maar erger. Aanslag op woonomgeving en natuur. Kwalitatief hoge natuurcompensatie komt natuurontwikkelingsplan, recreatiewaarde en geluidsreductie ten goede. Vertrek 2 agrarische bedrijven enkele jaren geleden omdat deze niet pasten in natuurontwikkelingsplan. Maatregel: maximale natuurcompensatie aanbrengen, zonder agrarische grond op te offeren, om luchtvervuiling en geluidsoverlast te beperken.
6. Overgenomen N279 MER en PIP verkeersaantallen en verkeersprognoses ondeugdelijk en verouderd. Door verkeersaantrekkende werking, van nationaal en internationaal verkeer, door verbreding N279 toename lokale en sluipverkeer in plaats van afname. Verzoek verkeersaantallen van en naar achterliggend gebied naar boven aan te passen en vervolgens opnieuw impact van ontsluitingsweg op woonomgeving bepalen en plannen hierop aanpassen.
7. Veel blijvende overlast door lawaai, fijnstof, minder woongenot en ook gemis van aardgas, snel internet en kabeltelevisie. Verzoek ter compensatie van deze overlast alle woningen van Laverdonk aansluiten op aardgasnetwerk en glasvezel infrastructuur. Aanleg ontsluitingsweg ideale en mogelijk laatste gelegenheid. Reclamant verwijst naar bijlage. Dit afdwingen bij betreffende instanties, aanleg procedureel versnellen en financieel ondersteunen.
8. Verzoek aanpassen plannen en compensatie voor blijvende overlast.

Reactie

1. Wij betwisten dat wij in de voorfase en raadpleegbijeenkomsten de inhoudelijke discussie uit de weg zijn gegaan. Wij hebben in die fase en tijdens die bijeenkomsten individuele en algemene belangen tegen elkaar afgewogen en waar nodig heeft dit tot aanpassingen geleid in het wegtracé. Het klopt mogelijk dat in de voorfase en raadpleegbijeenkomsten modellen zijn gehanteerd die in de loop van het proces zijn aangepast. Dit is kenmerkend bij het werken van grof naar fijn. Er heeft een trechtering van worst-case scenario naar haalbaar plan plaatsgevonden.
2. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.9.4 en 3.11.3b.

3. Uit de verkeersmodelprognoses blijkt dat de verkeersintensiteit op Laag Beugt in de situatie met de ontsluitingsweg en de snelheidsremmende maatregelen op de Sint Servatiusstraat lager ligt dan in de referentiesituatie. Door middel van monitoring van het verkeer op Laag Beugt kan na aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg worden gezien of verkeersmaatregelen op de Laag Beugt noodzakelijk zijn.
4. Wij stemmen in met de constatering van reclamant dat binnen de wettelijke normen wordt gebleven. Voor wat betreft het resterende verzoek merken wij op dat wij dit niet meenemen in de bestemmingsplanprocedure nu dit buiten het bereik van onderhavig bestemmingsplan valt. Dit laat onverlet dat het reclamant vrij staat buiten het proces van het bestemmingsplan met een verzoek omtrent de toegankelijkheid van de Laverdonk te komen, welk verzoek in dat verband wordt beoordeeld.
5. Als onderdeel van het bestemmingsplan zijn de effecten van de realisatie van de ontsluitingsweg getoetst aan de EHS (inclusief beekherstel), Natuur natuurgebied en Groenblauwe mantel. Uit deze beoordeling blijkt dat de aanleg van de ontsluitingsweg niet leidt tot vernietiging en/of extra verstoring van deze beschermde waarden. Formeel is er geen sprake van een compensatieplicht. Om de landschappelijke verstoring te verzachten is gekozen voor versterking van houtelementen en natuur aansluitend op de Aa en bestaand natuurgebied nabij de ontsluitingsweg. Ook wanneer er sprake zou zijn van een compensatieplicht dient dit in eerste instantie zo dicht mogelijk bij de ingreep gerealiseerd te worden om de negatieve effecten te vereffenen.
6. Ten behoeve van het Bestemmingsplan voor de ontsluitingsweg is verkeersmodelonderzoek uitgevoerd met het N279-verkeersmodel. Voor de referentiesituatie (zichtjaar 2020) voor de ontsluitingsweg is voor de ontsluitingsweg uitgegaan dat de N279 verbreed is, teneinde de effecten van de ontsluitingsweg zuiver in beeld te krijgen. Er is geen reden om aan te nemen dat de verkeersprognoses ondeugdelijk en verouderd zijn.
7. Wij komen niet tegemoet aan het verzoek van reclamant, nu dit verzoek geen relatie heeft met het bestemmingsplan. Het zijn geen ruimtelijk relevante aspecten waarvan wij gehouden zijn die mee te nemen. Vanzelfsprekend staat het reclamant vrij om buiten de bestemmingsplanprocedure om een dergelijk verzoek tot de gemeente te richten.
8. Wij honoreren niet het verzoek om het bestemmingsplan aan te passen. Voor een motivatie hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder nummer 1 t/m 7 van deze zienswijze. Eveneens zullen wij reclamant niet compenseren voor de door hen gestelde blijvende overlast. Wij menen dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is en een resultante is van een zorgvuldige afweging van zowel individuele als algemene belangen.

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

3.10 ABAB namens P. van de Ven

*Mgr. Dubbelmanstraat 5, 5473 DK, Heeswijk-Dinther
Ingekomen op 20 maart 2013*

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

Samenvatting

1. Verzoekt nadere termijn om zienswijzen te voorzien van alle inhoudelijke gronden.
2. Door Verordening Ruimte zal schaalvergroting in het LOG geen grote vlucht meer nemen. Immers, provincie heeft vergaande beperkingen gelegd aan ontwikkeling intensieve veehouderij en beperkingen worden alleen maar stringenter. Minder bedrijfsverplaatsingen naar dit gebied, ontwikkeling bedrijven ter plaatse minder snel, waardoor aannemelijk dat geprognosticeerde verkeersbewegingen achterwege blijven. Uit geen rapport of onderzoek blijkt welke verkeersprognoses dan gelden en verkeersonderzoeken lijken zich niet toe te spitsen op actuele en toekomstige verkeersintensiteit. Ook ernstige twijfel aan nut en noodzaak ontsluitingsweg.
3. Indien gemeente van mening blijft dat sprake is van nut en noodzaak, zet reclamant ernstige vraagtekens bij onderzoeken die ten grondslag liggen. Hoe is het gesteld met depositie van verkeer op nabijgelegen gronden? Ook zorgen ten aanzien van voedselveiligheid. Uit onderliggende onderzoeken kan niet worden opgemaakt of onderzoek is verricht ten aanzien van depositie verkeer op teelt aardbeien en asperges op aanliggende gronden van reclamant.
4. Verwijzing naar bestemmingsplan Buitengebied Bernheze en toepasselijke bestemming op perceel van reclamant. Ontsluitingsweg past niet binnen doeleinden en verstoort op alle fronten het betreffende gebied. Reclamant is verbaasd, nu gemeente de doeleinden in de vigerende bestemming normaliter hoog in het vaandel heeft staan.
5. Geen duidelijkheid over inrichting weg en tot hoever asfalt reikt. Ontsluitingsweg doorkruist perceel van reclamant, waardoor perceel praktisch onbruikbaar en daling waarde. Westelijk deel ontoegankelijk door ontbreken ontsluiting en daardoor grote kosten vanwege grote omweg van en naar ander perceel van reclamant.
6. Doorkruising drainage en ontwatering van perceel reclamant, waardoor bevoeding met voedingsstoffen en/of besproeiing vanuit één punt niet meer mogelijk.
7. Bij realisatie ontsluitingsweg schroomt reclamant niet tot verhaal schade.
8. Verzoek af te zien van bestemmingswijziging.

Reactie

1. Reclamant heeft uitstel gekregen tot uiterlijk 12 april 2013 voor het aanvoeren van nadere motieven. In die periode is geen aanvulling ontvangen.
2. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1.a.
3. Zie de beantwoording van reactie zienswijze 3.8.3.
4. Zoals wij ook hebben aangegeven in de inspraaknota wordt 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.

5. Zoals wij ook hebben aangegeven in de inspraaknota heeft aan de opstelling van het voorontwerpbestemmingsplan een zogenaamd Voor Ontwerp Plus (VO+) wegontwerp ten grondslag gelegen. Dit VO+ heeft ook als basis gediend 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 ontwerp bestemmingsplan ten grondslag lag inzicht in de maatvoering. In het overleg dat wij met u in het kader van de grondverwerving voeren passereren alle belangen die u als eigenaar betreffen de revue.
6. Zoals wij ook hebben aangegeven in de inspraaknota gaan wij 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 peilbuizen. Mochten er toch significante effecten optreden, dan is een mogelijke mitigerende maatregel het realiseren van hydrologisch doorlatende verbindingen (zandbanen) onder de grondlichamen.
7. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan. Wij merken daarbij nog op dat er momenteel minnelijke onderhandelingen lopen met de grondeigenaar.
8. Wij honoreren niet het verzoek om het bestemmingsplan aan te passen. Voor een motivatie hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder nummer 1 t/m 7 van deze zienswijze.

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

3.11 Familie Inia

Laag Beugt 4, 5473 KB, Heeswijk-Dinther
Ingekomen per mail op 21 maart 2013

Familie Inia
Laag Beugt 4
5473 KB Heeswijk-Dinther

Samenvatting

1. Noodzaak ontsluitingsweg (reclamant gebruikt vervolgens afkorting: ZOW) 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. Ook bij verbeteren bereikbaarheid en kwaliteit leefomgeving alternatieven (bv $\pm$ 150m zuidelijker, en niet parallelweg langs de A50).
2. Onderzoek alternatieven is niet transparant en proces met voor en nadelen in geen enkel plan gedocumenteerd. Gemeente gaat voorbij aan eerdere reactie (bijlage bijgevoegd) over alternatieven uit gemeenschap en 150m zuidelijker alternatief.
3. Groei van het verkeer van en naar het LOG over de ontsluitingsweg en groei van en naar het industrieterrein 't Retsel wordt niet door verkeersintensiteitstabellen weergegeven. Volgens reclamant:
 - a. daardoor "mistig" en t.o.v. afwegingennotitie bijna factor 2 uit elkaar;
 - b. zijn de modellen exclusief lokale verkeer op Boterweg en Laverdonk, wat foutmarge geeft van 11% en in toekomst substantieel hoger is vanwege net gerealiseerde productie-uitbreiding en 176 slaapplekken;
 - c. volgt uit tabel 5.2 verminderen verkeersintensiteit op de Laag Beugt in 2020 ondanks groei LOG en zware verkeer vermindert een factor 4-6;
 - d. volgt uit tabel 5.2 dat ontsluitingsweg 1,7 lagere verkeersintensiteit heeft dan afwegingennotitie, wat 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 en daarmee reden ZOW niet in cijfers inzichtelijk. Afslag 't Retsel niet genoemd;
 - f. toename verkeer ZOW over Laag/Hoog Beugt richting Veghel is mening Veghel (bijlage bijgevoegd);
 - g. in verkeersintensiteiten nieuwe sluiproute Den Bosch <> Veghel over de ZOW en de Beugt niet meegenomen. ZOW-Beugt van/naar Veghel volgens grootste groep inwoners Veghel en ook transportbedrijf (bijlage bijgevoegd) uitstekende route;
 - h. huidig lokale verkeer van Boterweg en Laverdonk op respectievelijk 200 mvt/etmaal en 500 mvt/etmaal in 2012, zijn buiten de modellen gehouden (foutmarge van 11%) en in toekomst constant. Ontwikkelingen familie Verkuilen met start opgeleverde loodsen en productie op locatie Vorstenboscheweg, ondersteunende plannen voor 176 slaapplekken in gebouw van 60x30x8,5 op diezelfde locatie aan Boterweg toename verkeersintensiteit substantieel (>25%);
 - i. getallen niet transparant, niet compleet, niet juist en verzoek beoordeling 2^e onafhankelijk expert waarbij moet worden meegenomen de situatie indien die in werkelijkheid anders is. Aangeven marge (ondergrens/bovengrens)?;

- j. mag op grond van zorgvuldige voorbereiding verwacht worden dat van juiste feiten en omstandigheden wordt uitgegaan en deskundig onderzoek plaatsvindt.
- 4. Volgens reclamant over geluidsdruk vanwege ZOW:
 - a. volgt uit bijlagen 'resultaten van nieuwe ontsluitingsweg' en 'akoestisch onderzoek' niet dat voorkeursgrenswaarde 48 dB niet wordt overschreden. Waarden op Laag Beugt 4 zijn 52,88 en 53,49 dB;
 - b. ook bij ingeschatte waarde 48,5 dB op gevel Laag Beugt 4, is reclamant het niet eens met conclusie dat wettelijk geen maatregelen nodig zijn. Verkeersmodellen zijn theoretische inschatting in toekomst, niet 100% accuraat en niet compleet. Elk hoger verschil t.o.v. huidige inschatting zou andere conclusie geven en leiden tot nemen van maatregelen. Ontwikkeling familie Verkuijlen en 700mvt/etmaal in praktijk >25% vekeerstoename geen uitzondering waardoor nu al maatregelen nodig.
 - c. gaat Wet geluidhinder uit van geluidsdruk op gevel huis. Men gaat er aan voorbij dat Laag beugt 4 open buitenverblijf heeft en ingericht op "buiten leven";
 - d. gezien onderliggende data conclusie niet onderbouwt, correctie nodig en ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage;
 - e. dient geluidswal in bestemmingsplan meegenomen te worden dat verkeer niet te horen en niet te zien is.
- 5. Volgens reclamant over geluidsdruk vanwege Laag Beugt:
 - a. wordt gesteld dat geluidsdrukverandering aan Laag Beugt 4, 1,1 dB is en daardoor geen maatregelen. Reclamant geeft aan dat toename van 12% door bij punt 3 genoemde argumenten geen uitzondering zal zijn. Deze 12% is toename van 0,5 dB, waardoor boven de 1,5 dB en nemen voorzorgsmaatregelen;
 - b. gaat Wet geluidhinder uit van geluidsdruk op gevel huis. Men gaat er aan voorbij dat Laag beugt 4 open buitenverblijf heeft en ingericht op "buiten leven";
 - c. opname voorzorgsmaatregelen aan Laag Beugt in bestemmingsplan.
- 6. 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. Geldt ok in omgekeerde volgorde. Bestaande situatie met afstand van 3 meter, inclusief combinatie 2 inritten van Laag Beugt 4 & 6 werkt prima. Huidige tekening fietspad te ver van weg en dubbele inrit 30 m op verkeerde plaats.
- 7. Bij langste gedeelte ZOW profiel met bermsloot. Bij perceel Beugt 4 sloot uit profiel verdwenen. Bermsloot heeft functie, waarom geldt dat niet hier?
- 8. Laag Beugt 4 heeft drainage rond huis en die uitkomt op Laag Beugt, om kelder droog te houden. In bestemmingsplan geen rekening mee gehouden.
- 9. Bestemmingsplan gaat ondanks opdracht burgemeester (5-2-2009) voorbij aan opdracht rekening te houden met habitat mens en dier. Volgens reclamant:
 - a. gaat tracé over een door gemeente vergunde kikker en salamander poel die stapsteen is bij ecologische verbindingzone de Aa (bijlage vergunning bijgevoegd) en voorbij aan versterken geografie/geomorfologie en aanwezige waarden;
 - b. verdwijnen van 20 jaar oude Brabantse houtwal rond landgoed is bijna niet te compenseren woongenotvermindering. Houtwal is volgens gemeente belangrijk als foerageergebied en dat deze weer terug moet komen. Bestemmingsplan voorziet daar niet in. Brede bufferzone met beplanting inpassingsplan om kavels 1247/1248 af te schermen van weg ontbreekt in inpassingsplan;

- c. kavel 1247/48 door Brabants Landschap ingeschat als goede broedplaats steenuilen en plaatsing broedkast;
 - 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;
 - f. poel dient als regen-buffer/verzamel plaats en daarom terug te komen.
10. ZOW voldoet niet aan eisen goede ruimtelijke ordening en verzoek niet in procedure brengen. Subsidiair verzoek met belangen reclamant rekening te houden. Sinds voorontwerp geen overleg meer.

Reactie

1. Zie hiertoe allereerst de beantwoording van reactie zienswijze 3.2.1. Daarnaast begrijpen wij zoals wij ook in de inspraaknota hebben opgemerkt 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). Over het alternatief 150 m zuidelijker merken wij nog op dat dit alternatief een ongewenst effect zal geven doordat het verder van de kern ligt, waardoor meer verkeer door de kern zal blijven rijden. Daarnaast zou dit alternatief een veel groter ruimtebeslag hebben wat niet past binnen het uitgangspunt van zuinig ruimte gebruik.
2. Zoals wij ook in de inspraaknota hebben aangegeven is vóór de totstandkoming van het VSP 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.
 - a. Retsel wordt ontsloten via Retselseweg-Laag Beugt-Ontsluitingsweg. In de uitkomsten van de verkeersmodelberekening zit het aandeel verkeer vanuit Retsel integraal verwerkt.
 - b. In het N279 verkeersmodel (welk model de basis is geweest voor het Heeswijk-Dinther model) is de Boterweg in het autonetwerk niet opgenomen in verband met te lage verkeersintensiteiten. De Laverdonk is wel opgenomen, omdat deze weg een directe verbinding vormt tussen Heeswijk-Dinther en de N279 oost. Zowel langs de Laverdonk als langs de Boterweg zijn weinig verkeersproductie/- attractie genererende activiteiten. Enkel een aantal woonhuizen en boerderijen. In het N279 – verkeersmodel is het verkeer op de Laverdonk daarom niet specifiek gerelateerd aan de Laverdonk, maar aan het voedingsgebied waar Laverdonk en Boterweg onder valt. Het lokale korte-afstandsverkeer wordt in het

N279 verkeersmodel gezien als het verkeer tussen de voedingsgebieden. In dit geval valt Laverdonk in het voedingsgebied dat zich tussen de A50, de N279 en Laag Beugt bevindt. Het N279 verkeersmodel berekent de relaties (verkeersstromen) tussen dit voedingsgebied en de vier voedingsgebieden binnen Heeswijk – Dinther (dit is het lokaal verkeer). De modellen zijn dan ook inclusief het lokale verkeer en gegenereerd door het voedingsgebied waar Laverdonk en Boterweg onder vallen.

- 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. In de verkeersparagraaf komt het afzonderlijke effect van de verbreding, respectievelijk de ontsluitingsweg, naar voren.
- d. De prognose is dat 6.400 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag in 2020 gebruik maken van de nieuwe ontsluitingsweg. Dit blijkt uit het toegepaste verkeersmodel en is opgenomen in de verkeersparagraaf.
- e. In het verkeersmodel blijkt inderdaad niet dat er een groei van het vrachtverkeer op bedrijventerrein 'Retsel' optreedt en het gewenste inzicht kan via het model niet aan reclamant worden verschaft. In het verkeersmodel is rekening gehouden met de huidige situatie en concrete plannen. Niet met nieuwe ontwikkelingen. Met de autonome ontwikkeling van bestaande situaties of bedrijven en de daardoor ontstane autonome groei is in het verkeersmodel rekening gehouden.
- f. In het kader van vooroverleg heeft de gemeente Veghel een reactie gegeven. Wij verwijzen hier naar de nota inspraakreactie waar is aangegeven op welke wijze wij op het vooroverleg hebben gereageerd.
- 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 (grote) 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. 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. Het huidige verkeer op de Boterweg en Laverdonk zijn meegenomen in het voedingsgebied waarin deze wegen vallen. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar de algemene uitleg over het verkeersmodel in hoofdstuk 2. In het verkeersmodel zijn uitsluitend harde plannen meegenomen. De plannen van Verkuijlen aan de Boterweg bevinden zich nog in de initiatieffase en zijn dus niet meegenomen in het verkeersmodel. Bij de besluitvorming van deze plannen zal een eigen ruimtelijke afweging gemaakt worden waarbij het aspect verkeer onderdeel uitmaakt.
- i. Wij betwisten dat de gebruikte getallen niet transparant en niet juist zijn en gaan niet mee in het verzoek een beoordeling te laten plaatsvinden door een 2^e

onafhankelijk expert. In het verkeersmodel, dat ook grondslag is geweest voor het akoestisch – en luchtkwaliteitsonderzoek, hebben wij het onderliggende wegennet meegewogen. Daarbij hebben wij wel de keus gemaakt bepaalde ver weg gelegen wegen en kleine weggetjes niet op detailniveau mee te nemen. Op grond van het gehanteerde verkeersmodel en de op grond daarvan uitgevoerde akoestische en luchtkwaliteitsonderzoeken, menen wij dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Nu reclamant in zijn zienswijze niet nader heeft aangegeven op welke punten de getallen niet compleet, en niet juist is, kunnen wij het gestelde niet nader weerleggen.

- j. Deze opmerking nemen wij ter kennisgeving aan.
- 4.
- a. In de Wet geluidhinder is het toetsingskader voor nieuw aan te leggen wegen anders dan voor te wijzigen wegen. Tevens wordt er per weg getoetst. Bij nieuw aan te leggen wegen wordt getoetst aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Bij wijziging van wegen gaat het om de geluidstoename van toekomstige situatie (10 jaar na realisatie plan) ten opzichte van huidige situatie (1 jaar voor start wijziging). Daarbij wordt getoetst aan een grenswaarde van 1,5 dB. In het akoestisch onderzoek zijn de waarden 52,88 en 53,49 afkomstig van de te wijzigen Laag Beugt en niet van de nieuwe ontsluitingsweg. De toename van huidig naar toekomst is niet gelijk of groter aan 1,5 dB, waardoor voldaan wordt aan de Wet geluidhinder.
 - b. Om tegemoet te komen aan de opmerkingen van reclamant, heeft aanvullend akoestisch onderzoek plaatsgevonden ten behoeve van een geluidswal langs de woning van reclamant. Een geluidswal die vanuit de Wet geluidhinder niet verplicht is en welke realiseerbaar is binnen de bestemming Verkeer en de bijbehorende bouwregels.
De resultaten van het akoestisch onderzoek volgen hierna.
Bestemmingsplan ontsluitingsweg Heeswijk Dinther, d.d. 10 januari 2013 (welk onderzoek in de bijlage van de toelichting van dit bestemmingsplan is opgenomen) is de geluidbelasting in beeld gebracht voor onder andere de woning Laag Beugt 4 ten gevolge van de nieuwe ontsluitingsweg. De geluidbelasting op deze woning voldeed aan de voorkeurswaarde van 48 dB voor wegverkeer en maatregelen zijn wettelijk gezien dan niet noodzakelijk. Echter, doordat de geluidbelasting dichtbij de grenswaarde zit en om overlast van de weg voor reclamant zoveel mogelijk te beperken zal er een geluidswal van ca. 3 meter langs de woning worden aangelegd. Hiervoor is onderzocht wat een geluidswal voor reducerend effect kan hebben op de woning Laag Beugt 4. De extra 'geluidruimte' is in beeld gebracht en er is aangegeven welke toename van verkeer er dan globaal mogelijk is om dan alsnog te voldoen aan de voorkeurswaarde. Het geluidmodel uit het akoestisch onderzoek Bestemmingsplan ontsluitingsweg Heeswijk Dinther, d.d. 10 januari 2013 is als basis gebruikt bij de berekeningen en in dit model is de wal toegevoegd conform de tekeningen 316723.EHV.543.T11-03.pfd en 316723.EHV.543.T11-04.pfd.

Figuur 1: Overzicht geluidmodel



Er zijn drie walhoogten berekend, resp. 1, 2 en 3 meter hoog, voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een walhoogte van 3 meter. De breedte van de wal is 6 meter (conform tekeningen). Voor de overige uitgangspunten wordt verwezen naar het hiervoor reeds genoemde akoestisch onderzoek d.d. 10 januari 2013. In onderstaande tabellen zijn de geluidbelastingen in beeld gebracht op de gevel van Laag Beugt 4 ten gevolge van de nieuwe ontsluitingsweg bij verschillende walhoogten.

Tabel 1: Overzicht geluidbelastingen.

Adres	Waarneem- punt	Hoogte in [m]	Geluidbelasting in dB incl. art 110g Wgh			
			Zonder wal*	Wal 1m	Wal 2m	Wal 3m
Laag Beugt 4 5473KB	20_A	1,5	45,35	43,75	40,44	38,05
	20_B	4,5	46,89	46,66	45,16	41,88
	21_A	1,5	46,57	44,70	40,84	38,02
	21_B	4,5	48,37	48,17	46,40	42,38

**Conform akoestisch onderzoek d.d. 10 januari 2013*

Tabel 2: Overzicht geluidbelastingen.

	'Geluidruimte' tot voorkeurswaarde 48 dB (48,50 niet afgeronde waarde)	Toename verkeer mogelijk (om te voldoen aan voorkeursgrenswaarde)* in motorvoertuigen per etmaal
Zonder wal	0,13 dB	Ca. + 200 mvt/etmaal
Wal 1m	0,33 dB	Ca. + 500 mvt/etmaal
Wal 2m	2,10 dB	Ca. + 3.800 mvt/etmaal
Wal 3m	6,12 dB	Ca. + 18.800 mvt/etmaal

**Uitgaande van de vuistregel dat een verdubbeling van het verkeer overeen komt met een toename van ca. 3 dB, is de toename globaal bepaald. De weekdaggemiddelde etmaalintensiteit van de nieuwe ontsluitingsweg is circa 6.200 motorvoertuigen (= uitgangspunt akoestisch onderzoek d.d. 10 januari 2013).*

- c. Zie de beantwoording van reactie onder 3.11.5a.
 - d. Wij betwisten dat het geluidsonderzoek niet volledig is en de daarin opgenomen conclusies niet getrokken kunnen worden. Het bestemmingsplan zal dan ook niet opnieuw als ontwerp ter visie worden gelegd.
 - e. Zie de beantwoording van reactie 3.11.4b.
- 5.
- a. De toetsing aan de wettelijke eisen vindt plaats op de gevel van de woningen. Eisen aan de buitenruimten zijn niet direct in de wet opgenomen. 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.
 - b. Zie de beantwoording van reactie onder 3.11.5a.
 - c. Zie de beantwoording van reactie onder 3.11.5a.
6. Zoals wij ook eerder in de inspraaknota hebben aangegeven heeft aan de opstelling van het voorontwerpbestemmingsplan 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.
7. In de technische uitwerking houden wij hier rekening mee. Mogelijk kan het water afgevoerd worden middels kolken in de weg of indien nodig kan de sloot overkluisd worden. Bij de uitwerking geldt als uitgangspunt dat er voor reclamant op het gebied van de waterhuishouding geen nadelige effecten optreden op het gebied van de waterhuishouding.
8. Bestaande drainage kan bij Laag Beugt aangesloten worden. Hierdoor zullen er voor reclamant geen nadelige effecten optreden. Met de drainage rond het huis is dan ook rekening gehouden.
- 9.
- a. In de aanlegvergunning van de gemeente is in de onderbouwing aangegeven dat de poel en ecologisch gezien kan worden als een extra stapsteen aanvullend op de ecologische verbindingszone van de Aa. De poel zoals door de inspreker is aangegeven bevindt zich op enige afstand van de Aa, buiten de EHS en planologisch zoekgebied van de ecologische verbindingszone, op privé-eigendom aan de Laag Beugt. Deze locatie valt formeel buiten de EHS en ecologische verbindingszone. Deze poel moet als gevolg van de ontsluitingsweg 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. Nabij de poel wordt parallel aan de

ontsluitingsweg nieuwe bermsloten aangelegd wat nieuwe voortplantingsbiotoop biedt voor deze amfibieën. Vanuit de zorgplicht van de Flora- en faunawet zullen mitigerende maatregelen toegepast worden om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen. Herinrichting van het terrein maakt onderdeel uit van de privaatrechtelijke onderhandelingen met reclamant.

- b. 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.
 - c. 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.
 - d. 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
 - e. 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.
 - f. Zoals onder de beantwoording van zienswijze 3.11.9 a is aangegeven verdwijnt de poel geheel en worden nieuwe bermsloten aangelegd voor de opvang van hemelwater.
10. Wij delen niet het standpunt van reclamant dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Door de toevoeging van de geluidswal langs de woning van reclamant worden de nadelige effecten voor reclamant zoveel mogelijk beperkt.

Aanpassing

- 1. Geen aanpassingen
- 2. Geen aanpassingen
- 3. Geen aanpassingen
- 4. Toevoegen van akoestisch onderzoek aan toelichting bestemmingsplan en aanpassing van toelichting. Geen verdere aanpassing bestemmingsplan nu geluidwal rechtstreeks mogelijk is binnen bestemming de bestemming Verkeer.
- 5. Geen aanpassingen
- 6. Geen aanpassingen

7. Geen aanpassingen
8. Geen aanpassingen
9. Geen aanpassingen
10. Geen aanpassingen

3.12 Diverse bewoners uit Dinther

Diverse adressen Heeswijk Dinther Ingekomen per mail en per post op 21 maart 2013

Samenvatting

1. Reclamant leidt uit beantwoording inspraakreactie af dat onderzoek naar effecten op verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen pas op de agenda staat na aanleg van de ontsluitingsweg. Reclamant acht dit niet acceptabel en niet in overeenstemming met zinsnede in ontwerpbestemmingsplan uit de Verkeersparagraaf.
2. Het gebruikte N279-verkeersmodel naar verkeerseffecten ontsluitingsweg levert groot aantal onverklaarbare zaken op en reclamant ontvangt graag sluitende verklarende onderbouwing passend bij huidige wegenstructuur. Volgens reclamant:
 - a. O.a. Kerkstraat en Retselweg niet opgenomen. Hierdoor bewering verkeer op ontsluitingsweg alleen bestemmingsverkeer van en naar Heeswijk-Dinther zou zijn niet voldoende onderbouwd. Sluitende onderbouwing van deze bewering is niet mogelijk nu het tenminste ook een ontsluitingsweg voor LOG Hazelbergse Broek en bijbehorende achterland zou moeten zijn. Reclamant verwijst naar antwoord op inspraakreactie.
 - b. Afname verkeer in Hoofdstraat discutabel door verwachting dat door verdere afbuiging van ontsluitingsweg richting Veghel, het verkeer van en naar Veghel in Heeswijk de N279 zal gaan oprijden of verlaten.
 - c. Door ongelijkvloerse kruising op N279 verbetering verbinding van en naar Dinther. Op dit moment kan gezien drukte op N279 slechts met veel moeite in- en uitvoeging bij afslag Dinther.
 - d. Door ontsluitingsweg Dinther-Zuid aanzuigende werking op verkeer van en naar achterland. Reclamant wijst op gebruik kortste route op navigatiesysteem en huidige matige toegankelijkheid van gebied tussen N279, A50 en A59. Opstoppen op deze wegen is sluiproute dwars door het genoemde gebied.
3. Toename verkeer op eenbaanslandbouwwegen en dertigkilometerwegen dient in bebouwde kom te worden opgevangen door verbinding van Laag Beugt naar achterland. Genoemde infrastructuur nu al onveilig en Hogeweg, Dodenhoeksestraat en Zandstraat een door fietsers veel gebruikte route. Ontsluiting LOG Hazelbergsebroek, waarvoor in kader ontsluiting subsidie is aangezegd, zo ook in beeld.
4. De toezegging dat verkeer door Heeswijk-Dinther wordt ontmoedigd en /of verboden na aanleg ontsluitingsweg, is verontrustend indien dit gebeurt zonder structurele aanpassing wegennet. Vrachtwagenverkeer zal er bijvoorbeeld voor kiezen niet N279 maar volledig ontoereikende infrastructuur in regio te benutten.

Reactie

1. In tegenstelling tot wat reclamanten stellen, kan de beantwoording van de inspraakreactie niet zo worden gelezen dat onderzoek naar effecten op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te treffen, op de agenda staat na aanleg van de ontsluitingsweg. Wat wij wel hebben aangegeven is de omstandigheid dat de infra-aanpassingen welke in de inspraakreactie worden genoemd, buiten de beoordeling van het plan vallen. Daarbij hebben wij opgemerkt dat wij na realisering van de ontsluitingsweg nadrukkelijk naar optimalisering van de overige wegen in Heeswijk – Dinther zullen kijken, zoals onder meer de Traverse. Het gestelde staat niet haaks op de tekst uit het bestemmingsplan waarnaar reclamant refereert, te weten 'Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen'. Bij de planvoorbereiding is een volledig verkeersonderzoek uitgevoerd, waarbij 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 en gekeken naar de effecten die volgen uit het verkeersmodel. De relevante verkeersgegevens zijn gebruikt voor het geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek en heeft geleid tot de conclusie dat er geen beperkingen zijn voor aanleg van de nieuwe weg. Het bestemmingsplan is uitvoerbaar.
2.
 - a. In tegenstelling tot wat reclamant stelt, is wel degelijk voldoende onderbouwd dat het verkeer op de ontsluitingsweg vooral een relatie heeft met Heeswijk – Dinther. Dit blijkt namelijk uit het verkeersmodel. Tevens blijkt uit het verkeersmodel dat het verkeer op de ontsluitingsweg een relatie heeft met bedrijventerrein Retsel. Verkeer afkomstig uit het buitengebied zal slechts in beperkte mate gebruik maken van de ontsluitingsweg.
 - b. In de situatie met de ontsluitingsweg heeft het verkeer van en naar Heeswijk twee aansluitingen op de N279 ter beschikking. Het verkeer op de relatie tussen Veghel en het oostelijke deel van Heeswijk zal gebruik maken van de nieuwe ontsluitingsweg. Voor het westelijke deel van Heeswijk is de Baron van de Bogaerdelaan een logische ontsluiting, zeker gezien de verlaging van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u op de St. Servatiusstraat (als onderdeel van de herinrichting van de traverse). Vanuit dit gegeven is de afname op de Hoofdstraat verklaarbaar en in tegenstelling tot wat reclamant stelt, niet discutabel.
 - c. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan.
 - d. Het gestelde nemen wij voor kennisgeving aan.
3. Vraagstelling strekt zich uit buiten de reikwijdte van dit plan. Los daarvan kan in andere Hoedanigheid wel naar verzoek reclamant gekeken worden.
4. Zoals wij in onze inspraaknota hebben aangegeven is het Verkeersstructuurplan het resultaat 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 het onderliggende bestemmingsplan is deze eerste verkeerskundige strategische keuze nader uitgewerkt en stilgestaan bij het in het VSP beoogde effect (in casu nut en noodzaak). Dit is via verkeersonderzoeken 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. Naar optimalisering van de overige wegen in Heeswijk-Dinther, en waar reclamant het wederom over heeft, zal na realisering van de ontsluitingsweg worden gekeken. Of de verwachting van reclamant dat vrachtverkeer niet de N279 maar andere wegen zal benutten juist is, kan dan ook bekeken worden. Dit kan betekenen dat op dat moment nadere verkeersmaatregelen worden genomen. In het bestemmingsplan vallen dergelijke maatregelen niet op te nemen en zoals wij hiervoor hebben aangegeven zien wij geen noodzaak naast de nieuwe ontsluitingsweg eveneens het huidige wegennet structureel aan te passen.

Aanpassing

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

4 AMBTELIJKE AANPASSINGEN

1. Aanpassen IMRO nummer in planregels en verbeelding naar NL.IMRO.1721.BPHeeswDinthZuid-vg01.
2. Aanpassen plangrens op de verbeelding aan aangepast wegontwerp.
3. Aanpassen planregels artikel 5.2.1 sub b naar 3,5 meter.
4. Aanpassen afbeelding 4.2 toelichting met aangepast wegontwerp.