

**Nota van Zienswijzen
en Wijzigingen
ontwerp-bestemmingsplan
Zuidelijke Omlegging
Gemeente Deurne**

Bestuurlijk opdrachtgever	: College van burgemeester en wethouders
Coördinerend portefeuillehouder	: Wethouder N. Lemlijn
Opsteller	: Afdeling Projecten, R. van Dam
Datum	: 19 mei 2010
Besluit college B&W	: 25 mei 2010
Instemming gemeenteraad	: 14 september 2010

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding en overzicht zienswijzen	3
2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen	5
2.1 Zienswijze 1	5
2.2 Zienswijze 2	6
2.3 Zienswijze 3	10
2.4 Zienswijze 4	13
2.5 Zienswijze 5	15
2.6 Zienswijze 6	16
2.7 Zienswijze 7	19
3. Overzicht wijzigingen	21
3.1 Aanpassing ontwerp-bestemmingsplan.....	21
3.2 Ambtshalve wijzigingen.....	22

Bijlagen

Bijlage 1	: Verslag zitting Hoorcommissie van 1 februari 2010
Bijlage 2	: Overzichtstekening afstand as van de weg tot dichtstbijzijnde woonwagen Beukenstraat
Bijlage 3	: Raadsinformatiebrief RIB-NL-0726 van 18 oktober 2010
Bijlage 4	: Overzichtskaarten en rekenresultaten aanvullende geluidwerende voorzieningen omgeving Theo van Doesburgstraat

1. Inleiding en overzicht zienswijzen

De procedure

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 24 november 2009 besloten te starten met de inspraakprocedure ontwerp-bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging en het plan ter inzage te leggen.

Stukken ter inzage

De volgende stukken hebben voor eenieder ter inzage gelegen in het gemeentehuis, vanaf vrijdag 4 december 2009 tot en met donderdag 14 januari 2010:

1. Ontwerp-bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging, inclusief Verbeelding, Arcadis, november 2009
2. Ontwerp-raadsbesluit bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging
3. Reactienota Voorontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging, Gemeente Deurne, 2 november 2009
4. Tracéstudie Zuidelijke Omlegging, Arcadis 30 mei 2007
5. Bureau- en inventariserend archeologisch onderzoek, Vestigia, 17 juli 2008
6. Archeologisch onderzoek aan de Zuidelijke Omlegging in Deurne, ADC ArcheoProjecten, juni 2009
7. Zuidelijke Omlegging Deurne, Onderzoeken voor bestemmingsplan, Arcadis 9 oktober 2008
8. Resultaten aanvullend akoestisch onderzoek (MEMO Arcadis van 13 juli 2009) én bijbehorende oplegnotitie (Gemeente Deurne, 31 juli 2009)
9. Natuurwaardenonderzoek, Adviesbureau Mertens (3x), augustus 2004, november 2006 en oktober 2008
10. Onderzoek knoflookpad Gemeente Deurne 2009, Natuurbalans – Limes Divergens, Nijmegen, 12 oktober 2009
11. De Zuidelijke Omlegging en de Knoflookpad, Plan van Aanpak, Gemeente Deurne, 12 oktober 2009
12. Zuidelijke rondweg, geen doodlopende weg voor vleermuizen, Studio Wolverine, november 2009
13. Advies Fietsvoorzieningen omgeving St. Jozefstraat, Gemeente Deurne, november 2008
14. Ontwerptekeningen (2 bladen op A0-formaat) Zuidelijke Omlegging, Arcadis, november 2009

Daarnaast heeft ook een kopie van de tekst van de bekendmaking ter inzage gelegen.

Aanvullend zijn de stukken vermeld onder 1, 2, 3, en 14 digitaal beschikbaar gesteld via www.deurne.nl.

Inloopavond

Als onderdeel van de inspraakperiode is in Zalen Van Bussel aan de St. Jozefstraat een inloopavond gehouden, op 16 december 2009. Daarbij is informatie verstrekt en zijn de stukken ter inzage gelegd. Eenieder heeft vooral gelegenheid gehad vragen te stellen aan de aanwezige ambtenaren, de stukken in te zien en zich te laten informeren over de inhoud en de procedure richting besluitvorming. Verder is gebruik gemaakt van de gelegenheid om onderling, bijvoorbeeld met buurtgenoten, door te praten over de plannen.

Informeren partijen uit het Vooroverleg

De partijen die in de 1^e inspraakronde in het kader van het verplichte vooroverleg conform artikel 3.1.1. Besluit op de ruimtelijke ordening een reactie hadden gegeven, zijn geïnformeerd over het ter visie leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan.

Zeven zienswijzen, alle ontvankelijk

Er zijn zeven schriftelijke zienswijzen ontvangen door de gemeente Deurne en er zijn géén mondelinge zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn allemaal tijdig ingediend en het betreft direct belanghebbenden. Daarom zijn alle zeven zienswijzen ontvankelijk.

Hoorcommissie

De indieners van zienswijzen 3, 4 en 5 hebben gebruik gemaakt van de gelegenheid om de zienswijze mondeling toe te lichten aan de Hoorcommissie. Deze bijeenkomst heeft plaatsgevonden op maandag 1 februari 2010. Het verslag van de zitting van de Hoorcommissie is volledigheidshalve als bijlage 1 toegevoegd aan deze nota.

Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk 2 geeft een weergave van de zienswijzen en een beoordeling daarvan. De weergave vindt plaats per zienswijze en wordt telkens afgesloten met een beschrijving van de wijzigingen van het ontwerp-bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 zet de wijzigingen van het ontwerp-bestemmingsplan op een rij. Ook zijn de ambtshalve wijzigingen opgenomen.

Op deze manier worden in deze notitie de Nota van Zienswijzen en de Nota van Wijzigingen in één document samengebracht.

2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

De zeven zienswijzen worden per paragraaf behandeld door de weergave er van, de beoordeling en een voorstel in welke mate de zienswijze leidt tot een wijziging van het bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging.

De weergave van de reactie is een samenvatting, een schets van de ingediende inspraakreactie. Bij de beoordeling van de zienswijzen speelt het bepaalde in artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) een rol. Hierin staat dat een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering. Dit betekent niet dat op alle zienswijzen afzonderlijk dient te worden ingegaan. Artikel 3:46 Awb verzet zich er niet tegen dat de reacties samengevat worden weergegeven. In die zin worden de ingebrachte zienswijzen dan ook behandeld.

2.1 Zienswijze 1

Weergave zienswijze

De zienswijze betreft niet zozeer de nieuwe weg, maar een uitvloeisel daarvan. Men vermoedt dat na realisatie van de Zuidelijke Omlegging de Heieindseweg veel door woon-werk-verkeer uit de Sint Jozefparochie gebruikt zal worden, omdat die route makkelijker is. Men stelt dat eerder afgesproken is dat een “knip” wordt gerealiseerd op de hoek Heieindseweg-Beukenstraat. Men wil aan de afspraak vasthouden om de woonomgeving leefbaar te houden.

Beoordeling

Over de bestaande en toekomstige verkeerssituatie aan de Heieindseweg heeft verschillende malen overleg plaatsgevonden tussen belanghebbenden en gemeente Deurne, tijdens twee informatieavonden in april 2008 en via persoonlijke gesprekken in de maanden daarna. Verschillende varianten van verkeersmaatregelen zijn toegelicht, besproken en argumenten zijn uitgewisseld. Gezamenlijke conclusie van de avonden was dat een knip (afsluiting voor gemotoriseerd verkeer) voorkeur heeft. Voorwaarde daarbij was dat uit overleg met de niet aanwezige belanghebbenden (grondeigenaren) zou blijken dat er bij hen geen bezwaren zouden bestaan. Dat is helaas wel het geval gebleken, vanwege de bereikbaarheid van het grotere landbouwperceel dat ook nabij de bocht Heieindseweg-Beukenstraat ontsluit.

Geconcludeerd is dat het fysiek versmallen van de weg met bijvoorbeeld paaltjes inhoudelijk de beste oplossing is en ook het breedste draagvlak kent. Die versmalling is dan het best gesitueerd tussen de bocht Heieindseweg-Beukenstraat en het woonwagenveld, in lijn met de conclusies van de informatieavonden.

De maatregel is in eerste instantie als tijdelijke maatregel uitgevoerd. Mede naar aanleiding van deze zienswijze en op basis van het feit dat de maatregel in de praktijk redelijk blijkt te functioneren, kan de maatregel van tijdelijk naar definitief worden omgezet. Voorgesteld wordt dit in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.8.1, 1^e bullet) te wijzigen.

Aangevuld kan worden dat in de praktijk, ondanks de bebording ter plaatse, er toch nog vrachtwagens – veelal met buitenlands kenteken – gebruik maken van de Heieindseweg. Kennelijk volgt men de aanwijzingen van routenavigatiesystemen. Daarom heeft de gemeente de bestaande situatie met de breedtebeperking doorgegeven aan de belangrijkste partijen die het digitale kaartmateriaal en dergelijke voor navigatiesystemen verzorgen. Verwacht mag worden dat die aanvulling op termijn de overlast van vrachtverkeer zal verminderen.

Verder suggereert de zienswijze dat de realisatie van de Zuidelijke Omlegging zou kunnen leiden tot meer verkeer van en naar de Sint Jozefparochie via de Heieindseweg. Aan de wegen op de route Heieindseweg-Beukenstraat verandert echter feitelijk helemaal niets waardoor het voor autoverkeer na de realisatie van de Zuidelijke Omlegging aantrekkelijker zou worden en er dus méér “sluipverkeer” zou ontstaan. Diezelfde route bestaat anno 2010 ook en zal door de realisatie van de Zuidelijke Omlegging niet wijzigen. De enige wijziging betreft de oversteek van de Beukenstraat over de Zuidelijke Omlegging. Die oversteek moet voor het autoverkeer eerder als drempel worden gezien dan als een maatregel die de route aantrekkelijker zou maken ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij komt, in tegenstelling tot de vrees dat er meer sluipverkeer zou komen, dat verkeer van en naar bestemmingen in de Sint Jozefparochie in de nieuwe situatie voor een alternatief zou kunnen kiezen, namelijk via de Zuidelijke Omlegging en de Molenweiweg. De gemeente heeft daarom de stellige overtuiging dat de realisatie van de Zuidelijke Omlegging niet tot meer verkeer op de Heieindseweg zal leiden, eerder tot minder verkeer.

Aanpassingen ontwerp-bestemmingsplan

De zienswijze geeft aanleiding de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen. In de paragraaf 4.8.1 wordt de tekst “De tijdelijke afsluiting voor vrachtverkeer ten zuiden van het woonwagenvak wordt opgeheven” vervangen door de tekst “De tijdelijke afsluiting voor vrachtverkeer ten zuiden van het woonwagenvak wordt een definitieve maatregel.”.

2.2 Zienswijze 2

Weergave zienswijze

De zienswijze is namens bewoners aan de Heieindseweg ingediend.

Men vreest geluidsoverlast en luchtverontreiniging te gaan ondervinden en de verkeersveiligheid komt dan in het gedrang. De zienswijze beschrijft acht punten:

1. Flora- en faunawet: Men merkt op dat een ontheffing van de Flora- en Faunawet vereist is, voor de beschermde knoflookpad en andere diersoorten. Uit een reactie van het college in het kader van het voorontwerp-bestemmingsplan blijkt niet of de gemeente een ontheffing gaat aanvragen en of een ontheffing ook wordt verleend. Eerst zal in beeld gebracht moeten worden wat de gevolgen van de weg zijn en of deze verantwoord zijn. Verder geeft men aan het vreemd te vinden dat het college een voorbehoud maakt voor enkele maatregelen voor de knoflookpad en niet duidelijk is of het college de maatregelen wenst uit te voeren. Ook stelt men kritische opmerkingen bij de status van het maatregelenpakket en de garanties dat de maatregelen uitgevoerd en/of de uitvoering door derden afgedwongen kan worden.

Over het Plan van Aanpak voor de knoflookpad: omdat veel gronden in particulier eigendom zijn, zijn er geen garanties voor de toekomst. Daarom zouden deze gronden moeten worden meegenomen in de EHS. Verder wordt aangegeven waarom er niet correct wordt omgegaan met compensatiemaatregelen en volgt er een kritisch betoog over de kwaliteit van de eerder uitgevoerde maatregelen. Verder wordt gesteld dat een amfibiescherm aan één zijde van de Heieindseweg onvoldoende is om een veilige oversteek voor de pad te garanderen.

Voor het leefgebied voor de vleermuizen wordt gesteld dat er geen compensatie plaatsvindt en is het onderzoek onvolledig geweest.

Samenvattend stelt men dat de gemeente dient te compenseren door aankoop van gronden en moet men deze opnemen in de EHS. Er dient voor derden een mogelijkheid te bestaan om de inrichting van compensatiegebieden af te dwingen. Men vreest dat de maatregelen op de lange baan worden geschoven of in het geheel niet worden uitgevoerd.

2. Koude oversteek Beukenstraat: men vindt het onbegrijpelijk dat er geen verkeerslichten komen bij de oversteek Beukenstraat, terwijl dat op de Binderendreef wel is gerealiseerd.

3. Aansluiting bij rotonde Vlierdensedreef: de drukte leidt nu al en in de toekomst nog meer tot problemen in de vorm van opstoppingen. Daarbij wordt verwezen naar opstoppingen bij de spoorwegovergang.
4. Geluidsoverlast: het realiseren van de Ruit van Helmond zal leiden tot drastische toename van het aantal verkeersbewegingen, waar bij de planontwikkeling rekening mee moet worden gehouden.
5. Luchtkwaliteit: men vreest voor een verslechtering van de luchtkwaliteit, zodanig dat niet aan de grenswaarde kan worden voldaan. Ook moet hier rekening worden gehouden met de ontwikkelingen van de Ruit van Helmond.
6. Overige ontwikkelingen: de plannen om bij Vlierden nabij de aan te leggen weg een nieuw bedrijventerrein aan te leggen zal leiden tot meer verkeersbewegingen, met welke ontwikkeling ook rekening moet worden gehouden.
7. Afsluiting Heieindseweg: de afsluiting is uit het plan genomen, wat leidt tot veel sluipverkeer. Sluipverkeer is er nu al en zal door de aanleg van de weg nog toenemen. Dit betekent toename van geluidsoverlast en verslechtering van luchtkwaliteit.
8. Waardevermindering en financiële consequenties: men vreest waardevermindering van de woning en er ontstaat omrij schade die vergoed zal moeten worden. Omdat misschien meerdere partijen een verzoek tot planschade indienen, is het de vraag of het project financieel haalbaar is. Een planschaderisico-analyse moet op voorhand duidelijk maken welke financiële gevolgen de uitvoering van het plan heeft. Het eerdere antwoord van het college geeft aan dat niet wordt getwijfeld aan de financiële uitvoerbaarheid. Dat is in tegenspraak met het voorbehoud dat het college heeft gemaakt voor enkele maatregelen voor de knoflookpad, vanwege de onbekendheid van de financiële consequenties.

Men verzoekt het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen dan wel het plan zo aan te passen dat aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen.

Beoordeling

Puntsgewijs:

1. De Flora- en faunawet legt een zorgplicht op voor een ieder, waarbij de feitelijke handeling van de ingreep vergunningplichtig is. Het vaststellen van een bestemmingsplan op zichzelf is niet vergunningplichtig in de zin van de Flora- en faunawet. Wel is het noodzakelijk dat in de toelichting van een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ingreep mogelijk maakt, duidelijk wordt gemaakt dat aan de zogenoemde zorgplicht kan worden voldaan, danwel dat een ontheffing kan worden verleend. Aan deze voorwaarden wordt voldaan. In afstemming met het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit is een Plan van Aanpak opgesteld, dat uitgaat van de zorgplicht in het kader van de Flora- en faunawet. Voldoen aan de zorgplicht betekent dat artikel 10 en 11 van die wet niet worden overtreden, wat op haar beurt betekent dat geen ontheffing nodig is. Deze aanpak is in het Plan van Aanpak voor de knoflookpad nader toegelicht (hoofdstuk 3) en duidelijk is ook dat de gemeente die zorgplicht als vertrekpunt neemt. Het ministerie heeft enthousiaste eerste signalen gegeven over het Plan van Aanpak. Verwacht mag worden dat de insteek om aan de zorgplicht te voldoen wordt gedragen door dat ministerie. Het aanvragen van een ontheffing is niet nodig.

De zienswijze stelt dat het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, zonder dat de gemeente weet of men de getroffen maatregelen überhaupt wenst uit te voeren. Dat vraagt om een sterke nuancering. Uiteraard is de gemeente voornemens deze uit te voeren. Dat blijkt ondermeer uit het feit dat de gemeente de knoflookpad als ambassadeur voor het beleid biodiversiteit heeft gekozen (Countdown 2010), een kostbaar en uitgebreid onderzoek naar de soort heeft laten uitvoeren, een uitgebreid Plan van Aanpak heeft opgesteld en het maatregelenpakket ook heeft vastgesteld. Voor een deel van het maatregelenpakket is door het college van burgemeester en wethouders een voorbehoud gemaakt, vanwege het feit dat de financiële consequenties voor de gemeente nog onvoldoende helder zijn. Dit betreft twee percelen ten noorden van de weg en twee percelen ten zuiden van de weg. Daarbij kan worden aangevuld dat het perceel dat voor de knoflookpad het belangrijkste is (perceel D, bosgebiedje rond het

woonwagencamp aan de Beukenstraat) en dat de verbetering van dat gebied is voorzien in 2010 of in 2011, dus vóór de realisatie van de Zuidelijke Omlegging.

Verder moet worden opgemerkt dat er voor de belangrijkste maatregelen uit het totale pakket voor de knoflookpad – dit is het realiseren van oversteekvoorzieningen voor de soort onder de nieuwe weg door en oversteekvoorzieningen bij de Heieindseweg – géén voorbehoud is gemaakt zoals hiervoor bedoeld. De voorzieningen bij de Heieindseweg zijn inmiddels uitgevoerd.

Voorgaande geeft in voldoende mate aan wat de gemeente zal doen en wenst te doen.

De gemeente geeft er voldoende blijk van dat de belangen van de knoflookpad worden beschermd en acht het niet noodzakelijk dat percelen worden meegenomen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Dit is bovendien geen gemeentelijke bevoegdheid. De EHS wordt in opdracht van het Rijk door de provincies vastgesteld.

Voor de oversteekbaarheid van de pad over de Heieindseweg wordt in eerste instantie verwezen naar de beoordeling van zienswijze 1, voor wat betreft het gestelde over het afsluiten van de weg en sluiptverkeer. Tegen die achtergronden en met de realisatie van drie tunnels en een permanent scherm aan de noordzijde van de Heieindseweg – welke maatregelen in maart/april 2010 zijn gerealiseerd – is de veilige oversteek voor de pad voldoende geborgd en zijn de belangen zorgvuldig gewogen.

Tot slot is compensatie van leefgebied voor vleermuizen niet nodig omdat er door de aanleg van de Zuidelijke Omlegging geen specifiek leefgebied voor de vleermuizen verloren gaat. Er worden juist verbindingsroutes naar meer/overig leefgebied gecreëerd, door aanplant van insektenaantrekkende bomenrijen zodat er per saldo een kwalitatief hoger en veiliger leefgebied ontstaat. Daarbij moet ook in beeld gehouden worden dat sommige soorten vleermuizen het gebied uitsluitend als doortrekgebied, naar elders, gebruiken. Ook hiervoor geldt dat het gebied erop vooruit gaat. Zie hiervoor het bij het bestemmingsplan behorende rapport van november 2009 (Zuidelijke rondweg, geen doodlopende weg voor vleermuizen. De weg naar een begeleide, veilige passage, Studio Wolverine, november 2009).

2. Voor de oversteek van de Beukenstraat over de Zuidelijke Omlegging voorzag het oorspronkelijke plan (Tracéstudie) in een oversteek voor alléén fietsverkeer. Op verzoek van en in goed overleg met bewoners uit die omgeving is beter rekening gehouden met de belangen van de bewoners, in die zin dat de oversteek ook voor autoverkeer wordt opengesteld. De oversteek is conform verkeerskundige ontwerprichtlijnen ontworpen (publicatie ASVV van het CROW) en biedt de mogelijkheid de weg in 2 fasen over te steken, wat de veiligheid vergroot. Het voorzien van de oversteek van verkeerslichten wordt als een te zwaar en kostbaar (minimaal € 60.000 extra) middel gezien en niet passend in de gemeentebrede afwegingen voor dergelijke verkeerssituaties en dergelijke verkeersvoorzieningen. Vergelijkbare wegen in Deurne kennen minimaal zo veel oversteekbewegingen en zijn niet voorzien van verkeerslichten. Het verdient geen voorkeur voor deze weg een uitzondering te maken. Bij de fietsoversteek Vlierdensedreef is sprake van ongeveer 50% meer autoverkeer.

Daarbij moet nog worden aangevuld dat de oversteek zelf voldoende is verlicht met openbare verlichting, aan beide zijden van de oversteek.

3. De mening dat de aansluiting van de Vlierdenseweg/Vloeieindseweg/Heieindseweg te wensen over laat, wordt niet gedeeld en er is ook geen sprake van de geschetste situatie met opstoppingen in de huidige situatie. De doorstroming van het verkeer is nu voldoende en zal in de toekomst ook voldoende zijn.

Verder wordt er geen relatie gezien tussen de gestelde opstoppingen bij de spoorwegovergang en de aansluiting Vlierdenseweg/Vloeieindseweg/Heieindseweg, die fysiek zo'n 1,5 kilometer van elkaar verwijderd zijn. Daarbij moet worden aangevuld dat het gestelde dat de spoorwegovergang al 45 minuten per uur dicht staat volstrekt niet aansluit bij de feitelijke situatie. Het is op geen enkele wijze aannemelijk dat opstoppingen bij de spoorwegovergang in de toekomst zullen leiden tot nog meer problemen, zoals aangegeven in de zienswijze.

4. Feitelijk kan de gemeente zich niet vinden in het gestelde: “bekend is dat de Ruit van Helmond wordt gerealiseerd” en daardoor “het aantal verkeersbewegingen drastisch zal toenemen”. De planvorming voor het regionale bereikbaarheidsprogramma waar de zogeheten ruit een onderdeel van uitmaakt, is op dit moment nog in een dusdanig stadium dat de realisatie *niet* zeker is. Zo moeten nog verschillende stappen in de ruimtelijke orderingsprocedures worden gezet, moeten de belangrijkste partijen (rijk, provincie, regio en betrokken gemeenten) nog overeenstemming bereiken over verschillende substantiële onderdelen van de plannen en bovenal is de financiering voor de maatregelen niet geregeld. De zogeheten ruit is nog te onzeker om daarmee in het kader van dit bestemmingsplan rekening te moeten of kunnen houden.
5. De vrees voor verslechtering van luchtkwaliteit, zodat niet aan de grenswaarde kan worden voldaan, is onterecht. Dit blijkt uit het onderzoek naar de gevolgen voor luchtkwaliteit, dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd en bij de stukken is gevoegd. Het onderzoek luchtkwaliteit concludeert “Uit het luchtonderzoek volgt dat er in geen van de onderzochte jaren sprake is van een overschrijding van een grenswaarde. Tevens is te zien dat de concentraties op alle wegen in de toekomst (2015 en 2021) afnemen.”. Ten aanzien van de “Ruit van Helmond” wordt verwezen naar punt 4.
6. Onduidelijk is op welke plannen dit onderdeel van de zienswijze doelt. De gemeente Deurne heeft geen initiatieven of plannen om nabij de aan te leggen Zuidelijke Omlegging bij kerkdorp Vlierden een nieuw bedrijventerrein aan te leggen voor categorie 4-bedrijven. Kennelijk wordt bedoeld op de regionale afwegingen voor een verstedelijkingsopgave voor woningen en bedrijventerreinen in de regio Helmond. In het kader van het zogeheten Meros-project is daarbij als alternatief een realisatie van een bedrijventerrein in het zogenaamde BZOB-bos opgenomen. Voor die plannen geldt dat deze nog niet zeker zijn, omdat besluitvorming over de resultaten van een Mer-studie nog moet plaatsvinden, waarna nog een ruimtelijke orderingsprocedure gevolgd zal moeten worden. De procedure daarvoor zal pas in 2011 starten. Daarbij komt dat de gemeenteraad van Deurne op 9 maart 2010 heeft uitgesproken het alternatief van de ontwikkeling van het “BZOB-bos” ongewenst te vinden. De planvorming is nog te onzeker om daarmee in het kader van dit bestemmingsplan rekening te houden.
7. Verwezen wordt naar de beoordeling van zienswijze 1.
8. De begroting voor de realisatie van de weg is een gedegen begroting, inclusief een voorziening voor eventuele tegemoetkomingen in planschade. Aangezien dergelijke tegemoetkomingen, voor zover die al aan de orde zullen zijn, geheel voor rekening zullen zijn van de gemeente Deurne wordt een planschade-analyse overbodig geacht. De uiteindelijk toegewezen claims zullen door de gemeente gedragen worden. Gelet op de wijze van begroten wordt er niet getwijfeld aan de financiële uitvoerbaarheid van het project.
Wat betreft de maatregelen voor de knoflookpad geldt het volgende. In de eerste plaats is het nog niet voor alle onderdelen van het totale maatregelenpakket duidelijk wat de kosten zullen zijn. Daarnaast is de kostenverdeling niet duidelijk: welke andere partijen dan de gemeente primair kosten zullen dragen, welk deel voor rekening van de gemeente komt en hoe subsidiemogelijkheden bij zullen dragen in de financiering van de maatregelen. Maatregelen die nodig zijn en waar de gemeente financieel aan bij zal moeten dragen, worden gedekt door in de begroting opgenomen budgetten waaronder een budget onvoorzien.
Naar het oordeel van de gemeente is op grond van de projectbegroting duidelijk dat het plan uitvoerbaar is, inclusief de financiële uitvoerbaarheid.

Het verzoek het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, dan wel het plan zodanig aan te passen zodat daarmee aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen, wordt niet gehonoreerd.

Aanpassingen ontwerp-bestemmingsplan

De zienswijze geeft aanleiding de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen. In de paragraaf 4.8.1 wordt de tekst “De tijdelijke afsluiting voor vrachtverkeer ten zuiden van het woonwagenvak wordt opgeheven” vervangen door de tekst “De tijdelijke afsluiting voor vrachtverkeer ten zuiden van het woonwagenvak wordt een definitieve maatregel.”.

2.3 Zienswijze 3

Weergave zienswijze

Deze zienswijze is namens bewoners aan de Beukenstraat ingediend.

Men herhaalt de eerder ingediende reactie op het Voorontwerp-bestemmingsplan, welke als volgt in de zienswijze is samengevat:

1. Men is van oordeel dat men onvoldoende is gehoord en betrokken bij de procedure.
2. Het voorontwerp is gebaseerd op onjuiste metingen.
3. Er zal voor belanghebbenden sprake zijn van ontoelaatbare en unzumutbare geluidsoverlast.
4. Realisering van het voorontwerp isoleert belanghebbenden ernstig en daarmee is volstrekt geen rekening gehouden
5. het voorontwerp zou strijdig zijn met het besluit “gevoelige bestemmingen” van 15 januari 2010

Men is van oordeel dat in de Reactienota volstrekt onvoldoende rekening is gehouden met de eerdere bezwaren.

De zienswijze voegt verder de volgende opmerkingen toe:

6. Men blijft van oordeel dat de meting (afstand weg – kampje) van 70 meter onjuist is.
7. Men is van oordeel dat toename van geluidsoverlast en fijnstof leidt tot ontoelaatbare verhoging van gezondheidsrisico's.
8. Realisatie van het plan leidt tot trillingen en schade aan de woonwagens en daarmee is geen rekening gehouden daar waar trillingen en de gevolgen voor woningen wel in kaart zijn gebracht.
9. Gedane toezeggingen voor afsluiten Beukenstraat net voor het kampje ter voorkoming van sluipverkeer is ingetrokken, waardoor opnieuw onvoldoende rekening is gehouden met de belanghebbenden.
10. Het is onbegrijpelijk dat de wijkraad Sint Jozefparochie en dorpsraad Vlieden wel bij het overleg zijn betrokken en belanghebbenden niet.
11. Dat realisatie van het plan in verband met de leegloop van het industrieterrein niet langer een redelijk doel dient en de omleiding feitelijk overbodig wordt.

Beoordeling

Punten 1 tot en met 5 in combinatie met de eerder ingenomen standpunten, die als ingelast moeten worden beschouwd:

- A. Kennelijk wordt bij het “uitsluiten” en “onvoldoende zijn gehoord en betrokken bij de procedure” bedoeld op de voorbereiding van het raadsbesluit om een tracé te kiezen in de periode 2006-2007. In die periode is er voor eenieder ruimte geweest om zijn of haar belangen naar voren te brengen, waar betreffende bewoners ook gebruik van hebben gemaakt. Dat daarmee de totstandkoming van het voorontwerp en/of ontwerp gebrekkig tot stand is gekomen, kan niet worden onderschreven. De informatieverstrekking en mogelijkheden tot het geven van reacties en tot het naar voren brengen van belangen zijn voldoende geweest, zowel in de periode van de tracéstudie en tracékeuze als thans bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan. De mogelijkheid om eerder de belangen in het kader van een inspraakprocedure op een voorontwerp-bestemmingsplan en nu bij het ontwerp-bestemmingsplan naar voren te brengen, kan worden beschouwd als toereikend om nadrukkelijk de belangen en bezwaren kenbaar te maken.

- B. In tegenstelling tot wat is gesteld, maakt het voorontwerp of ontwerp er geen melding van dat het uit gaat van een afstand van 75 respectievelijk 70 meter tussen de weg en de woonwagenlocatie. Wel is het zo dat naar aanleiding van vragen in de raadscommissie op 9 oktober 2007 aan de gemeenteraadsleden via een Raadsinformatiebrief geantwoord is dat de bedoelde afstand 75 meter bedraagt, waarbij is aangegeven dat dat van de as van de weg tot de dichtstbijzijnde, dus meest noordelijke woonwagen is. Het nu uitgewerkte verkeersontwerp is voor dit deel van de weg qua ligging niet gewijzigd ten opzichte van de ontwerpen in 2007 en de afstanden zijn dus gelijk gebleven. Die afstand is vervolgens nogmaals op kaart in combinatie met recente luchtfoto's nagemeten en leidde niet tot een andere conclusie. De gemeente heeft zich daarvan dus uitdrukkelijk overtuigd en van meetfouten is geen sprake. Naar aanleiding van de zienswijze is dit nogmaals gebeurd door in een autocad-omgeving de luchtfoto en de ontwerp-tekening van de weg over elkaar heen te leggen, wat een nog nauwkeuriger resultaat geeft. Het resultaat is weergegeven op de overzichtstekening in bijlage 2. Geconcludeerd wordt dat de resultaten van eerdere metingen niet onjuist zijn en dat het voorontwerp- en ook het ontwerp-bestemmingsplan niet op onjuiste metingen is gebaseerd.
- C. Voor het geluidsonderzoek is gerekend conform de geldende reken- en meetvoorschriften in Nederland, zoals in de betreffende rapportage is verantwoord. Dat betekent ook dat niet is volstaan met meten op één ijkpunt, zoals eerder is verondersteld.
- D. Voor de gestelde nieuwe wetgeving luchtkwaliteit per januari 2010 wordt kennelijk regelgeving voor fijnstof, zogeheten $PM_{2,5}$, bedoeld. Met deze nieuwe regelgeving moet nog geen rekening worden gehouden en kan nog geen rekening worden gehouden: Inmiddels is wel duidelijk geworden dat per 1 augustus 2009 $PM_{2,5}$ in de Wet milieubeheer is geïntroduceerd en dat ook het Besluit beoordeling luchtkwaliteit 2007 is gewijzigd. Voor de Zuidelijke Omlegging is de grenswaarde van belang. Deze grenswaarde zal $25 \mu g/m^3$ bedragen en gaat gelden vanaf 1 januari 2015. Het toetsen aan deze grenswaarden is daarom nog niet aan de orde. Overigens zullen de rekenmodellen voor luchtkwaliteit en de zogeheten "generieke invoergegevens" in 2009 of 1^e helft 2010 nog niet uitgebreid respectievelijk bekend zijn.
- E. De bedoelde onderzoeken, welke in de inleiding van deze nota zijn vermeld, hebben gedurende de inspraakperiode en gedurende de periode van terinzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan voor eenieder ter inzage gelegen, zoals ook vermeld in de openbare bekendmakingen en zoals ook vermeld in informatiebrieven, die aan de bewoners zijn toegestuurd. Naar aanleiding van het eerdere verzoek terzake zijn de bedoelde rapporten toegezonden aan de raadsman. Betrokkenen hebben bij het formuleren van hun eerdere reactie gebruik kunnen maken van de destijds ter inzage gelegde rapporten.
- F. Het "geïsoleerd" raken van het dorp is onderdeel geweest van de beoordelingen en weggingen in de tracéstudie en de besluitvorming daarover. Daar is dus in die fase rekening mee gehouden. Ook bij het bespreken van de verkeerssituatie en het openstellen van de fietsoversteek voor autoverkeer, de zogeheten "koude oversteek" (1^e helft 2008), is het aspect "geïsoleerd worden" benoemd en meegewogen, als onderdeel van de bereikbaarheid van de St. Jozefparochie en/of Deurne. Het oordeel dat met dat aspect in het geheel geen rekening is gehouden is derhalve niet correct.
- G. Het bedoelde Besluit gevoelige bestemmingen is van toepassing voor specifieke gebouwen binnen 300 meter van een rijksweg of binnen 50 meter van een provinciale weg. In dit plan is noch voorzien in aanleg van een rijks- of provinciale weg noch is sprake van specifieke bebouwing als vermeld in artikel 3, lid 1 van het Besluit gevoelige bestemmingen. Het voorontwerp respectievelijk het ontwerp-bestemmingsplan is daarom ook niet strijdig met het bedoelde Besluit gevoelige bestemmingen van 15 januari 2009.
- H. De eerder gevraagde verkeersgegevens zijn vermeld in onderzoeksrapportages welke zijn toegestuurd aan de raadsman. Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor is vermeld onder punt C.

De inspraakreacties hebben niet geleid tot wijzigingen van het voorontwerp-bestemmingsplan en leiden ook nu niet tot wijziging van het ontwerp-bestemmingsplan. Op

één onderdeel zal de toelichting worden aangepast, zoals hierna aangegeven. Dit betekent *niet* dat in de Reactienota met die bezwaren volstrekt geen rekening is gehouden, zoals de zienswijze stelt.

Punten 6 tot en met 11.

6. Zie punt B van de beoordeling van deze zienswijze.
7. De gemeente Deurne hanteert voor het beoordelen van de gevolgen van de te realiseren Zuidelijke Omlegging voor geluidhinder en fijnstof de wettelijke kaders. De uitgevoerde onderzoeken voor zowel geluidhinder als fijnstof (luchtkwaliteit) laten zien dat er voor belanghebbenden geen normen worden overschreden, noch voor het aspect geluid, noch voor het aspect luchtkwaliteit. De effecten blijken ruim binnen die wettelijke normen te blijven, zowel voor geluid als voor fijnstof. De berekende geluidsniveaus liggen tussen 41 en 44 dB, stevig onder de norm van 48 dB.
Eerder is beoordeeld in welke mate het nodig of wenselijk is eventuele trillingseffecten te beoordelen, zoals eerder toegelicht bij de Tracéstudie Zuidelijke Omlegging in de vorm van een raadsinformatiebrief (18 oktober 2007, RIB-NL-0726). Deze raadsinformatiebrief is als bijlage 3 in deze nota opgenomen. Geconcludeerd is dat realisatie van de weg niet kan leiden tot trillingen en schade aan de woonwagens. Verder moet worden geconstateerd dat het gestelde dat gevolgen van trillingen voor woningen wél in kaart zijn gebracht en voor woonwagens niet, niet correct is. Er is ook voor woningen geen trillingsonderzoek gedaan.
8. Ten eerste wordt verwezen naar de beoordeling van zienswijze 1. Aanvullend wordt opgemerkt dat de conclusie van de informatieavonden, waarbij ook bewoners van het woonwagenkamp waren betrokken, en de latere gesprekken zoals bij de beoordeling van zienswijze 1 beschreven, is gebaseerd op het wegen van *alle* belangen die spelen bij een eventuele afsluiting. De belangen van de indieners van de zienswijze zijn daarom ook voldoende gewogen.
9. De gemeente is van mening dat de informatieverstrekking en mogelijkheden tot het geven van reacties en tot het naar voren brengen van belangen goed zijn gewaarborgd, zowel in de periode van de tracéstudie en tracékeuze als thans bij het bestemmingsplan, zoals ook bij onderdeel A. beschreven. Dat ook overleg plaats vindt met Dorps- en Wijkraden volgt uit de eerdere afspraken die hierover tussen Dorps- en Wijkraden en de gemeente Deurne in een convenant zijn gemaakt.
10. Van de Zuidelijke Omlegging zal niet alleen verkeer gebruik maken van en naar het bedoelde bedrijventerrein Kranenmortel. Dit andere verkeer zou op zich al een redelijk doel voor de realisatie van de weg zijn. Maar daarnaast wordt het als niet reëel en niet aannemelijk geacht dat er in de toekomst sprake zal zijn van een leegloop van het betreffende bedrijventerrein. Zo heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van de "Ontwikkelingsvisie Bedrijventerreinen" in oktober 2009 besloten dat het bedrijventerrein Kranenmortel in de toekomst behouden blijft als bedrijventerrein.

Aanpassingen ontwerp-bestemmingsplan

De zienswijze geeft aanleiding de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen. In de paragraaf 4.8.1 wordt de tekst "De tijdelijke afsluiting voor vrachtverkeer ten zuiden van het woonwagenpark wordt opgeheven" vervangen door de tekst "De tijdelijke afsluiting voor vrachtverkeer ten zuiden van het woonwagenpark wordt een definitieve maatregel."

2.4 Zienswijze 4

Weergave zienswijze

De zienswijze is ingediend door bewoners de St. Jozefstraat en Oude Stappad, die allen de brief hebben ondertekend. Men maakt zich als direct aanwonenden van de Theo van Doesburgstraat zorgen over de gevolgen van de aanleg van de weg (verkeerslawaaï, roet en fijnstof).

Op basis van het Voorontwerp bestemmingsplan is gevraagd om een aarden wal of geluidsscherm langs de Theo van Doesburgstraat. Men is van mening dat het verzoek onvoldoende gemotiveerd is afgewezen en men voelt zich niet gehoord. Men stelt dat op het punt van een minder gezonde leefomgeving niet wordt ingegaan. De zienswijze beschrijft verder aan de hand van richtwaarden voor en verschillen in geluidsbelasting de aard en omvang van het geluid dat op hen afkomt. Uit het aanvullende akoestisch onderzoek blijkt dat met aanvullende maatregelen met een geluidsscherm de leefomgeving kan blijven zoals die nu is. Daarom vraagt men het standpunt van het college in heroverweging te nemen en alsnog te besluiten om naast het stiller asfalt aanvullende geluidsmaatregelen te nemen.

Beoordeling

Vertrekpunt zijn de conclusies van het akoestisch onderzoek. Dat concludeert enerzijds dat de waarden van geluidsbelasting relatief hoog zijn en anderzijds dat aan de wettelijke normen voor de Wet Geluidhinder wordt voldaan. Dat betekent dat de berekende geluidsbelastingen niet boven de 48 dB uitkomen. Uitzondering is de woning aan Oude Stappad 8. Toepassing van stil asfalt reduceert de overschrijding van 53 dB tot 49 dB. Dit zou om een aanvullende ontheffing hogere grenswaarde vragen of aanvullende maatregelen.

Naar aanleiding van de reactie aan het college in het kader van het voorontwerp-bestemmingsplan en het feit dat nog niet overal aan de grenswaarde wordt voldaan, zijn in 2009 zeven varianten van geluidsvoorzieningen doorgerekend en vergeleken voor wat betreft de geluidseffecten en kosten. Bij het opstellen van die varianten is als vertrekpunt gehanteerd dat er voor een aarden wal fysiek geen ruimte bestaat op de groenstrook ten zuiden van de Theo van Doesburgstraat.

De resultaten van de analyse van de geluidseffecten en kosten van die varianten laten zien dat:

1. stil asfalt een geluidsreductie oplevert voor alle relevante woningen
2. de meerkosten voor stil asfalt beperkt zijn (13.000 euro)
3. geluidschermen enerzijds een geluidsreductie voor een groep van woningen opleveren en anderzijds een extra geluidsbelasting bij anderen woningen
4. de onderzochte geluidsschermen om een stevige investering vragen (grofweg 440.000 tot 635.000 euro)

Tegen deze achtergrond heeft het college in september 2009 besloten alleen te kiezen voor het realiseren van stil asfalt op de Zuidelijke Omlegging tussen de nieuwe rotonde Molenweijerweg en de aansluiting op de Theo van Doesburgstraat. Er is niet gekozen voor vormen van geluidsschermen of aarden wallen gezien de forse kosten en wisselende geluidseffecten. Voor Oude Stappad 8 blijft de overschrijding van 48 dB bestaan en een ontheffing hogere grenswaarde zou noodzakelijk zijn.

Heroverweging

Naar aanleiding van de zienswijze, de toelichting daarop in de zitting van de hoorcommissie (verslag daarvan is als bijlage 1 in deze nota opgenomen), waarin aangegeven werd dat een geluidswal beduidend goedkoper aangelegd moest kunnen worden en het feit dat voor één woning nog steeds sprake is van een overschrijding van de norm, is het standpunt heroverwogen, in die zin dat gezocht is naar andere oplossingen. In die zoektocht is bevestigd dat de meest goedkope oplossing – een aarden wal – fysiek niet past op de

meeste plaatsen langs de Theo van Doesburgstraat. Een aarden wal is (uiteraard) wel realiseerbaar tussen de nieuwe weg en de woning aan de St. Jozefstraat 80a. Dat is immers een onbebouwd stuk grond. Daarbij komt dat een aarden wal langs de Theo van Doesburgstraat "in" de sloot zou komen te liggen. Deze sloot ligt in de groenstrook langs de Theo van Doesburgstraat en is eerder aangelegd als maatregel tegen de wateroverlast op de percelen van de indieners van de zienswijze. Aanleg van een aarden wal zou daarom ook om aanpassingen voor de waterhuishouding vragen, wat technisch oplosbaar is maar ook om een relatief kostbare aanvullende maatregel vraagt.

Bij de heroverweging is ook een andere oplossing naar voren gekomen. Dit is het plaatsen van een zogeheten Greenwall ("Greenwall Classic"), die in positieve zin verschilt van de eerder beoordeelde geluidsschermen:

- Deze voorziening is smal (0,6 meter) en daarom wél inpasbaar en vraagt niet om aanvullende maatregelen voor de waterhuishouding
- Deze voorziening absorbeert vooral geluid, in plaats van het weerkaatsen er van naar de overzijde. Dat weerkaatsen bleek bij de eerdere analyses met geluidsschermen een belangrijk nadeel te zijn
- Deze voorziening langs de Theo van Doesburgstraat en de aarden wal kosten maximaal € 150.000, wat substantieel goedkoper is dan de eerder beoordeelde type geluidsschermen, die 3 tot 4 maal duurder zijn

Van deze geluidsvoorziening zijn als aanvulling op de eerder beoordeelde zeven varianten (2009) de effecten op de geluidsbelasting doorgerekend. In bijlage 4 is een overzichtstekening opgenomen van de ligging van de geluidsvoorzieningen en de hoogtes daarvan, zoals deze zijn doorgerekend. De resultaten zijn positief. Voor alle woningen, zowel ten zuiden als ten noorden van de Theo van Doesburgstraat, wordt een geluidsreductie gerealiseerd. Die varieert van -0,8 tot -8,4 dB. Met name op Oude Stappad en St. Jozefstraat worden de grootste geluidsreducties berekend.

Met de aanvulling van deze geluidwerende voorzieningen laten de berekeningen meer specifiek een forse reductie zien voor de woning aan Oude Stappad 8. Deze varieert voor de verschillende meetpunten van die woning van -6,4 tot -14,5 dB ten opzichte van de situatie zonder geluidwerende voorzieningen. De maximale geluidsbelasting bedraagt bij deze woning 45,0 dB, ruim onder de norm van 48 dB volgens de Wet Geluidhinder.

Een vereenvoudigd overzicht van de geluidsreducties is in bijlage 4 opgenomen.

Afwegingen

Deze alternatieve geluidsvoorziening:

1. betekent dat er geen sprake meer is van een overschrijding van de norm voor het adres Oude Stappad 8
2. past wel fysiek
3. levert minder geluidhinder op voor woningen
4. kent geen nadelige geluidseffecten voor de tegenoverliggende woningen/gebouwen
5. is substantieel goedkoper dan eerdere beoordeelde voorzieningen

Deze geluidswallen betreffen een Greenwall ten zuiden van de Theo van Doesburgstraat én een aarden wal ten westen van het adres St. Jozefstraat 80A. De aanvullende kosten worden ingeschat op € 150.000.

Voorgaande alternatieve oplossing is besproken met de indieners van de zienswijze. Dat overleg heeft geresulteerd in twee zaken:

1. Een optimalisatie van de voorziening door meer gedetailleerd naar de praktische inpassingsmogelijkheden te kijken. Dat resulteert in hogere voorzieningen dan in de extra berekeningen geanalyseerd. Die geoptimaliseerde voorzieningen zijn ook in bijlage 4 van deze nota opgenomen. Die optimalisatie leidt niet tot significant hogere kosten, maar wel tot betere geluidsreductie

2. Een wederzijdse intentie tussen gemeente gemeente en bewoners. Hierin is – kernachtig verwoord – uitgesproken dat de gemeente Deurne de geluidsvoorzieningen realiseert, onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan en dat de bewoners geen beroep zullen instellen (Raad van State) tegen het besluit van de gemeenteraad om het plan vast te stellen. De vertaling van deze intentie in schriftelijke afspraken (vaststellingsovereenkomst) is bij het schrijven van deze nota nog niet afgerond (*noot 16 september 2010: de vaststellingsovereenkomst is in juni 2010 ondertekend*)

Aanpassingen ontwerp-bestemmingsplan

De zienswijze geeft aanleiding tot meerdere aanpassingen, als volgt:

1. Toelichting: De tekst in paragraaf 4.1 Geluid aan te vullen met de volgende passage:
“Daarna heeft het college van burgemeester en wethouders op 4 mei 2010 besloten, mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen, om meer geluidwerende voorzieningen toe te passen, aanvullend op het stil asfalt zoals hiervoor aangegeven. Dit zijn een aarden wal (75 meter lang, 3,5 meter hoog) tussen de nieuwe weg en de woning Sint Jozefstraat 80A én een zogeheten Greenwall ten zuiden van de Theo van Doesburgstraat (ruim 400 meter lang, 2,00 meter hoog, gedeeltelijk gesitueerd op een verhoogde berm/aarden wal, resulterend in een tophoogte van 2,25 tot 4,00 meter). De resultaten van de geluidsberekeningen van Arcadis, inclusief oplegnotitie, zijn als externe bijlage bijgevoegd. Voor de woning aan Oude Stappad 8 laten de berekeningen een waarde van maximaal 45,0 dB zien en is daarmee ook onder de wettelijke norm van 48,0 dB.”
2. Regels: artikel 6 Verkeer, 6.1 Bestemmingsomschrijving: tussenvoegen na d.: “e. geluidwerende voorzieningen” en henummering “e - h” naar “f - i”
3. Externe bijlage: Toevoeging van de resultaten van het aanvullend akoestisch onderzoek van Arcadis van 18 februari 2010 en wijziging van de bijbehorende oplegnotitie van 21 juli 2009. De gewijzigde oplegnotitie kent als datum 21 april 2010
4. Bijlage 1: Wijziging van de opsomming van externe bijlagen in Bijlage 1 van het bestemmingsplan door de tekst “Resultaten aanvullend akoestisch onderzoek (MEMO ARCADIS van 13 juli 2009) én bijbehorende oplegnotitie (Gemeente Deurne, 31 juli 2009)” te vervangen door de tekst “Resultaten aanvullend akoestisch onderzoeken (MEMO ARCADIS van 13 juli 2009 en MEMO ARCADIS van 18 februari 2010) én bijbehorende gewijzigde oplegnotitie (Gemeente Deurne, 21 april 2010)”

2.5 Zienswijze 5

Weergave zienswijze

Wanneer landbouwverkeer op de Zuidelijke Omlegging is toegestaan en de Vloeieindseweg wordt afgesloten conform het ontwerp-bestemmingsplan, moet het landbouwverkeer tussen (richting) Asten en Deurne vice versa gebruik kunnen blijven maken van de route Vloeieindseweg en Oude Toren. Dat is een route waar een knelpunt bestaat met fietsers in combinatie met landbouwverkeer. De zienswijze geeft aan dat het voor de verkeersveiligheid van de fietsers het beste is om de Vlierdensedreef open te stellen voor landbouwverkeer.

Beoordeling

Het bestaande verbod voor landbouwverkeer voor de Vlierdensedreef (Omleiding Vlierden) is in het kader van het opstellen van het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) recent heroverwogen. In die overweging komen gemeente, ZLTO en Dorpsraad Vlierden tot de gezamenlijke conclusie dat het handhaven van dat verbod op de Vlierdensedreef de beste keuze is. Langzamer rijdend landbouwverkeer toestaan op de Vlierdensedreef heeft het effect dat een deel van het overige verkeer meer gebruik zal maken van de route via de Vlierdenseweg door de kern Vlierden. Dat is niet wenselijk. De nadelen van dat laatste effect

worden zwaarder gewogen dan de nadelen zoals in de zienswijze wordt genoemd en welke zich concentreren op het conflict landbouwverkeer – fiets. Dat geldt ook voor de situatie waarin de Vloeieindseweg zal worden geknipt voor het gemotoriseerde verkeer. Daarbij komt dat bij de gerealiseerde herinrichting van de Vlierdenseweg door Vlierden nadrukkelijk rekening is gehouden met de aanwezigheid van zowel landbouwverkeer als (brom)fietsers. De inrichting is zodanig dat beiden op een verkeersveilige wijze (samen) door de kom kunnen rijden.

De zienswijze gaat in op een specifieke verkeersbeweging van landbouwverkeer. Dat is tussen het punt waar de Zuidelijke Omlegging uitkomt op de Vlierdensedreef (bestaande rotonde) van en naar richting Asten. Voor die bewegingen van het landbouwverkeer zijn na het realiseren van de knip voor gemotoriseerd verkeer twee routes beschikbaar, die een goede bereikbaarheid blijven garanderen voor die verkeersbewegingen:

1. aan de zuidzijde via de Heieindseweg – Dolstraat – Eikhofweg – Molenhuisweg vice versa
2. aan de noordzijde: vanaf de rotonde Zuidelijke Omlegging-Vloeieindsedreef in noordelijke richting Vloeieindsedreef tot rotonde nabij Willibrordhaeghe, dan Vlierdenseweg door Vlierden vice versa

De eventuele nadelen voor het landbouwverkeer die er zouden kunnen bestaan bij die twee routes worden als minder zwaar gezien dan het voordeel dat er geen “sluipverkeer” zal ontstaan op de route Vloeieindseweg-Oude Torenweg. Dat laatste effect is naar aanleiding van het voorontwerp-bestemmingsplan als inspraakreactie door een vertegenwoordiging van bewoners en dorpsraad Vlierden naar voren gebracht. Zij hadden ook een oplossing aangedragen, om die ongewenste ontwikkeling te voorkomen, namelijk de afsluiting (“knip”). Voor die maatregelen is een zeer breed draagvlak gebleken bij de direct belanghebbenden.

Aanpassingen ontwerp-bestemmingsplan

De zienswijze geeft geen aanleiding de toelichting, verbeelding of regels van het bestemmingsplan aan te passen.

2.6 Zienswijze 6

Weergave zienswijze

De zienswijze beschrijft het proces rond de reacties op het Voorontwerp- en ontwerp-bestemmingsplan. Men verwijst in de eerste plaats naar de inspraakreactie op het Voorontwerp-bestemmingsplan, welke als herhaald moet worden beschouwd. Vervolgens wordt het juridisch kader rond de belangenafweging geschetst. Tegen die achtergrond geeft men aan dat het volstrekt onduidelijk is waarom de realisatie van de Zuidelijke Omlegging noodzakelijk is. Deze noodzaak is niet uitgewerkt in het ontwerp-bestemmingsplan, waarbij wordt aangevuld dat hetgeen het ontwerpbestemmingsplan beschrijft als onvoldoende wordt gezien. Men wenst hier duidelijkheid over.

Verder stelt men dat bij het vaststellen van het ontwerp-bestemmingsplan er absoluut geen rekening is gehouden met de belangen van indieners van de zienswijze. Er heeft een onjuiste afweging van belangen plaatsgevonden, wat blijkt uit de reactienota van het Voorontwerp-bestemmingsplan. Men herhaalt zaken over de toename van het (met name vracht-)verkeer en de geluidsoverlast en concentratie stikstofdioxide en zwevende deeltjes, het akoestisch onderzoek, aanleg stil asfalt en besluit tot uitbreiding van de aanleg van stil asfalt. Men wil andere of aanvullende maatregelen om de geluidsoverlast te beperken, bijvoorbeeld een aarden wal.

In relatie tot de afwegingen die het college in een eerdere reactie op dit verzoek heeft aangegeven, geeft men aan de conclusies niet te kunnen begrijpen. Men twijfelt aan de stellingname van het college en men stelt dat dit op geen enkele wijze is onderbouwd. Aanvullend geeft men bij de afweging van het college op het punt van kosteneffectiviteit aan,

dat men uit het oog verliest dat men op de locatie is gaan wonen vanwege de rustige ligging en uitgestrekte natuur. Deze punten gaan door de nieuwe weg verloren. Aanvullend stelt men dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar vleermuizen en de bonte specht en het effect op de leefomgeving van deze dieren. Men geeft aan dat het college in de belangenafweging ook rekening had moeten houden met de belangen van de indieners van de zienswijze en de aanwezige fauna.

Verder stelt men dat het akoestisch onderzoek onterecht uitgaat van 'stedelijk gebied', omdat het perceel aan de rand van het buitengebied ligt. Dat betekent dat, conform "de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening" de richtwaarde wordt aanbevolen van 40, 35 en 30 dB(A) voor verschillende perioden, welke waarden fors worden overschreden.

Gesteld wordt dat op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onder d Besluit ruimtelijke ordening de uitkomsten van het onderzoek in het ontwerp-bestemmingsplan moeten worden neergelegd. De uitkomsten van deze belangenafweging staat niet vermeld in het ontwerp-bestemmingsplan.

Het ontwerp-bestemmingsplan voldoet niet aan artikel 3.1.6 lid 1 onder d van het Besluit ruimtelijke ordening. Er heeft een onjuiste belangenafweging plaatsgevonden.

Verder wenst men duidelijkheid op de eerdere reactie in het kader van het Voorontwerp-bestemmingsplan over toename van het vrachtverkeer, stikstofoxide en zwevende deeltjes.

Concluderend verzoekt men het ontwerp-bestemmingsplan niet vast te stellen.

Beoordeling

De realisatie van de Zuidelijke Omliegging is noodzakelijk. De teksten die in het bestemmingsplan en in de rapportage van de Tracéstudie (externe bijlage bij het bestemmingsplan) op dit punt zijn opgenomen, kunnen als volgt worden toegelicht en aangevuld.

Het doorgaande verkeer door de kern Deurne geeft overlast en veroorzaakt meerdere knelpunten en problemen. De volgende voorbeelden geven daarvan een schets. De hoeveelheid en aard van het verkeer door de kern Deurne levert hinder op voor aanwonenden, bijvoorbeeld aan de Vlierdenseweg, maar ook langs andere wegen. Het woon- en leefklimaat zal bij een groot aantal woningen in de directe omgeving van die wegen substantieel verbeteren. Verder vermengen zich verschillende verkeersdeelnemers en verschillende verkeersfuncties in de kern, waarbij meer gemotoriseerd en zwaarder verkeer hinder oplevert voor met name de zwakkere verkeersdeelnemers. Daarnaast betekent die vermenging een groter risico voor de verkeersveiligheid, wat niet in de laatste plaats haaks staat op het realiseren van veilige routes voor de grote aantallen fietsende scholieren van en naar het scholenvierkant.

De oplossing voor de veelheid en verscheidenheid van overlast en knelpunten zoekt de gemeente Deurne al langere tijd in de realisatie van een nieuwe weg aan de zuidzijde van de kern Deurne. Die weg haalt verkeer uit de kern weg. Dit zijn personenauto's en ook vrachtverkeer, bijvoorbeeld van en naar de bedrijventerreinen De Leemskuilen en De Kranenmortel.

Dat er noodzaak voor de realisatie van de weg bestaat, mag verder blijken uit het feit dat die oplossing op verschillende momenten en in verschillende plannen zijn bevestiging heeft gekregen in door de gemeenteraad vastgesteld beleid. Dit zijn bijvoorbeeld het "oude" Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP), vastgesteld in 2005 en ook het in 2010 vastgestelde nieuwe GVVP. De omleidingsroute ten zuiden van de kern maakt ook onderdeel uit van de StructuurvisiePlus, door de gemeenteraad vastgesteld in 2005. Datzelfde geldt voor de provinciale plannen, waar deze route is opgenomen.

Daarop volgend is in de periode 2006-2007 een Tracéstudie uitgevoerd, als resultaat van een unaniem door de gemeenteraad aangenomen motie en als invulling van de opdracht van

de gemeenteraad om een Zuidelijke Omlegging te realiseren. De manier waarop deze studie is uitgevoerd en het traject van besluitvorming voor een tracé door de gemeenteraad geven blijk van het breed gedragen belang van deze nieuwe ontsluiting ten zuiden van de kern Deurne.

De verdere uitwerking en invulling van het gekozen tracé heeft op een zorgvuldige wijze plaatsgevonden. Daarbij is nadrukkelijk rekening gehouden met belangen en zijn deze zorgvuldig afgewogen. Zo zijn de effecten en maatregelen voor verkeer, geluid, luchtkwaliteit, flora- en fauna, bodem en water, archeologie en landschappelijke inpassing uitgebreid in kaart gebracht. De onderzoeksrapportages zijn allen als externe bijlagen bij het bestemmingsplan gevoegd en de belangrijkste punten/resultaten zijn in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

De effectbeoordeling en zorgvuldige weging van belangen heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat er, in afwijking van de oorspronkelijke plannen, wél een oplossing is gezocht en gevonden voor de verbinding voor langzaam verkeer tussen de omgeving Oude Stappad/Sint Jozefstraat en de Sint Jozefparochie. De notitie "Advies Fietsvoorzieningen omgeving Sint Jozefstraat" van november 2008 (externe bijlage bij het bestemmingsplan) toont dat expliciet aan.

De wettelijke regelgeving en normstellingen geeft voor de gemeentelijke overheid het kader. Binnen dat kader zijn de onderzoeksrapportage en het bestemmingsplan ook ontwikkeld en voorbereid. In die wettelijke regelgeving en normstellingen zijn ook ieders belangen geborgd. In aanvulling daarop heeft er op het punt van aanvullende geluidwerende voorzieningen een nadere afwegingen plaatsgevonden als heroverweging. Korthedshalve wordt voor dit punt verwezen naar de beoordeling van zienswijze 4.

Ook voor het onderdeel flora en fauna is in opdracht van de gemeente uitvoerig onderzoek gedaan naar eventuele gevolgen van een Zuidelijke Omlegging op verschillende soorten. Naar de vleermuizen in het bijzonder is door specialisten veelal 's nachts aanvullend onderzoek gedaan, ook rond de percelen van de indieners van de zienswijze. De uitkomsten van deze onderzoeken en eventuele aanbevelingen zijn als externe bijlagen bij het bestemmingsplan gevoegd.

Specifiek voor de vleermuizen en de bonte specht geldt dat zij voor hun voedsel en deels soortspecifiek voor broedgelegenheid afhankelijk zijn van insecten en ongewervelden, die in en rond bomen voorkomen. Voor zowel spechten als vleermuizen voorziet het plan in het aanplanten van een groot aantal, bij voorkeur insectvriendelijke bomen, zodat per saldo het biotoop / foerageergebied van genoemde soorten er aanzienlijk op vooruit gaat. Dit zal een positieve invloed hebben op de verschillende soorten.

Dat voor de geluidsberekeningen is uitgegaan van "stedelijk gebied" is conform de geldende reken- en meetvoorschriften geluidhinder, omdat het een situatie binnen de bebouwde kom betreft. De aangehaalde richtwaarden van 40 – 30 dB(A) zijn niet van toepassing. Deze zijn aan de orde bij vergunningverlening in het kader van industrielawaai, waar nu geen sprake van is. Het betreft immers wegverkeerslawaaï bij een bestemmingsplan.

Geconcludeerd wordt, gelet op voorgaande beoordeling, inclusief het voorstel tot aanvullende geluidwerende voorzieningen, dat voldaan wordt aan artikel 3.1.6. lid 1 onder d van het Besluit ruimtelijke ordening.

Verder wordt nog gevraagd om duidelijkheid over het onderdeel concentratie stikstofdioxide en zwevende deeltjes uit de inspraakreactie van januari 2009. Die inspraakreactie stelt dat door de toename van het vrachtverkeer de concentratie stikstofdioxide en zwevende deeltjes groter wordt.

Een dergelijk effect zou kunnen worden bepaald door een vergelijking tussen de situatie met en zonder realisatie van de Zuidelijke Omlegging. Deze vergelijking is niet gemaakt en hoeft

ook niet gemaakt te worden in het kader van de regelgeving luchtkwaliteit. Aan de orde is wel of er al dan niet grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden. Daar is het uitgevoerde onderzoek op gericht en het geeft daar ook antwoord op. Geconcludeerd is dat er geen sprake is van een overschrijding van een grenswaarde. Het onderzoek laat zien dat de concentraties stikstofdioxide en zwevende deeltjes ver onder de grenswaarden blijven en dat deze waarden op alle wegen in de toekomst (2015 en 2021) afnemen.

Wat betreft mogelijke waardevermindering (punt in de herhaalde inspraakreactie van januari 2009) wordt opgemerkt dat hiervoor een wettelijke voorziening voorhanden is, welke is vervat in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Het staat betrokkenen vrij om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te dienen.

Aanpassingen ontwerp-bestemmingsplan

De zienswijze geeft aanleiding tot meerdere aanpassingen, welke identiek zijn aan aanpassing bij zienswijzen 4 en 6, waar kortheidshalve naar wordt verwezen.

2.7 Zienswijze 7

Weergave zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op vier percelen. Eén perceel daarvan zal door de komst van het bestemmingsplan onbruikbaar worden en de andere percelen/woningen liggen in de directe omgeving van de Theo van Doesburgstraat.

Vervolgens wordt het juridisch kader rond de belangenafweging geschetst. Tegen die achtergrond geeft men aan dat het volstrekt onduidelijk is waarom de realisatie van de Zuidelijke Omlegging noodzakelijk is. Deze noodzaak is niet uitgewerkt in het ontwerp-bestemmingsplan, waarbij wordt aangevuld dat hetgeen het ontwerp-bestemmingsplan beschrijft als onvoldoende wordt gezien. Men wenst hier duidelijkheid over.

Verder stelt men dat bij het vaststellen van het ontwerp-bestemmingsplan er absoluut geen rekening is gehouden met de belangen van indieners van de zienswijze. Er heeft een onjuiste afweging van belangen plaatsgevonden

Nader uitgewerkt wordt vervolgens dat een perceel aan de Molenweyerweg door het bestemmingsplan onbruikbaar wordt en dat geen rekening is gehouden met het feit dat belanghebbende eigenaresse van het perceel is. Men kan zich niet verenigen met het bestemmingsplan. Verder is in het ontwerp-bestemmingsplan niet weergegeven hoe het college aan de eigendom van het perceel zal komen. Voor drie andere percelen wordt gevreesd dat het woon- en leefklimaat ernstig wordt aangetast door verkeers- en geluidsoverlast. Men beschrijft zaken over de toename van het (met name vracht-)verkeer en de geluidsoverlast en concentratie stikstofdioxide en zwevende deeltjes, het akoestisch onderzoek en aanleg stil asfalt. Men wil andere of aanvullende maatregelen om de geluidsoverlast te beperken, bijvoorbeeld een scherm.

Ook geeft men aan te vrezen voor een waardevermindering van de woning, gezien de forse toename van geluid in en rond het huis en het omgevingsgebied zal verloren gaan. Aanvullend stelt men dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar vleermuizen en de bonte specht en het effect op de leefomgeving van deze dieren. Men geeft aan dat het college in de belangenafweging ook rekening had moeten houden met de belangen van de indiener van de zienswijze.

Gesteld wordt dat op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onder d Besluit ruimtelijke ordening de uitkomsten van het onderzoek in het ontwerp-bestemmingsplan moeten worden neergelegd. De uitkomsten van deze belangenafweging staat niet vermeld in het ontwerp-bestemmingsplan.

Het ontwerp-bestemmingsplan voldoet niet aan artikel 3.1.6 lid 1 onder d van het Besluit ruimtelijke ordening. Er heeft een onjuiste belangenafweging plaatsgevonden.

Concluderend verzoekt men het ontwerp-bestemmingsplan niet vast te stellen.

Beoordeling

De zienswijze kent een grote overlap, veelal letterlijk, met zienswijze 6. Daarom wordt in eerste instantie verwezen naar de gehele beoordeling van zienswijze 6, inclusief de verwijzing daarbij naar de beoordeling van zienswijze 4.

Aanvullend ten opzichte van zienswijze 6 is de grondpositie van de indieners van de zienswijze aan de orde. Het vastgestelde tracé van de nieuw weg loopt over perceel R522 dat aan de Molenweyweg is gelegen. De gemeente streeft naar een minnelijke verwerving van deze grond. Hierover is in maart 2009 gesproken. Daarna heeft er informeel overleg plaatsgevonden met als doel een minnelijke verwerving van de grond te realiseren. Voor wat betreft de gemeente Deurne loopt dat overleg nog, waarvan het doel is dit succesvol af te ronden. Wanneer het overleg uiteindelijk niet mocht leiden tot succesvolle verwerving, dan zal de gemeente Deurne moeten terugvallen op het onteigeningsinstrument dat ter beschikking is.

Naar oordeel van de gemeente wordt het woon- en leefklimaat voor het perceel F2163 (in de huidige situatie een weiland) niet ernstig aangetast. De realisatie van de weg en de gevolgen daarvan zijn niet strijdig met de bestemming van dat perceel in het vigerende bestemmingsplan (Bestemmingsplan "Bedrijventerrein Leembaan"). Die bestemming is "Agrarisch gebied".

Aanpassingen ontwerp-bestemmingsplan

De zienswijze geeft aanleiding tot meerdere aanpassingen, welke identiek zijn aan de aanpassingen bij zienswijze 4, waar korthedshalve naar wordt verwezen.

3. Overzicht wijzigingen

Dit laatste hoofdstuk somt in paragraaf 3.1 alle wijzigingen van het ontwerp-bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging op. Deze volgen uit de ontvangen zienswijzen, beoordeling daarvan. Paragraaf 3.2 vult dit aan met ambtshalve wijzigingen.

3.1 Aanpassing ontwerp-bestemmingsplan

Samengevat geven de zienswijzen en beoordeling daarvan aanleiding het ontwerp-bestemmingsplan te wijzigen, als volgt:

Toelichting:

1. In de paragraaf 4.8.1 wordt de tekst “De tijdelijke afsluiting voor vrachtverkeer ten zuiden van het woonwagenvak wordt opgeheven” vervangen door de tekst “De tijdelijke afsluiting voor vrachtverkeer ten zuiden van het woonwagenvak wordt een definitieve maatregel.”.
2. De tekst in paragraaf 4.1 Geluid wordt aangevuld met de volgende passage: “Daarna heeft het college van burgemeester en wethouders op 4 mei 2010 besloten, mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen, om meer geluidwerende voorzieningen toe te passen, aanvullend op het stil asfalt zoals hiervoor aangegeven. Dit zijn een aarden wal (75 meter lang, 3,5 meter hoog) tussen de nieuwe weg en de woning Sint Jozefstraat 80A én een zogeheten Greenwall ten zuiden van de Theo van Doesburgstraat (ruim 400 meter lang, 2,00 meter hoog, gedeeltelijk gesitueerd op een verhoogde berm/aarden wal, resulterend in een tophoogte van 2,25 tot 4,00 meter).
De resultaten van de geluidsberekeningen van Arcadis, inclusief oplegnotitie, zijn als externe bijlage bijgevoegd. Voor de woning aan Oude Stappad 8 laten de berekeningen een waarde van maximaal 45,0 dB zien en is daarmee ook onder de wettelijke norm van 48,0 dB.”

Regels:

1. Artikel 6 Verkeer, 6.1 Bestemmingsomschrijving: tussengevoegd na d.: “e. geluidwerende voorzieningen” en henummering “e - h” naar “f - i”

Bijlagen:

De volgende bijlagen worden nieuw toegevoegd aan het ontwerp-bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging:

1. Bijlage 1: Wijziging van de opsomming van externe bijlagen in Bijlage 1 van het bestemmingsplan door de tekst “Resultaten aanvullend akoestisch onderzoek (MEMO ARCADIS van 13 juli 2009) én bijbehorende oplegnotitie (Gemeente Deurne, 31 juli 2009)” te vervangen door de tekst “Resultaten aanvullend akoestisch onderzoeken (MEMO ARCADIS van 13 juli 2009 en MEMO ARCADIS van 18 februari 2010) én bijbehorende gewijzigde oplegnotitie (Gemeente Deurne, 21 april 2010)”
2. Externe bijlage: Toevoeging van de resultaten van het aanvullend akoestisch onderzoek van Arcadis van 18 februari 2010 en vervanging van de bijbehorende oplegnotitie van 21 juli 2009 door de oplegnotitie van 21 april 2010

3.2 Ambtshalve wijzigingen

Op basis van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht zijn er een aantal ambtshalve wijzigingen.

Verbeelding:

1. De exacte grenzen van het bestemmingsplan Buitengebied zijn om praktische redenen bijgesteld. Door de aanpassing wordt voorkomen dat er “reststukjes of snippers” ontstaan van gebiedjes die tussen de grenzen van geactualiseerde bestemmingsplannen vallen. Het betreft twee correcties:
 - a. zeer kleine stukjes aan de noordzijde van het plangebied, vanwege aansluiting op de grens van het bestemmingsplan Sint Jozefparochie (2006).
 - b. toevoeging van het meest westelijke gedeelte van de nieuwe Zuidelijke Omleiding dat aansluit op de rotonde Vliedensedreef, vanwege aansluiting op de bestemmingsplannen Omleiding Vlierden (2002) en Buitengebied (2009).
2. Het IDN-nummer op de verbeelding is gewijzigd in NL.IMRO.0762.BP201013-C001

Toelichting en Bijlagen:

Naar aanleiding van de jaarlijkse bekendmaking door het ministerie van VROM van nieuwe emissiefactoren voor luchtkwaliteit (23 maart 2010), heeft het ingenieursbureau Arcadis in opdracht van de gemeente Deurne beoordeeld wat het effect van die nieuwe factoren is op de resultaten van de berekening Luchtkwaliteit voor het bestemmingsplan. In een brief van Arcadis is geconcludeerd dat niet verwacht wordt dat de nieuwe emissiefactoren gaan leiden tot overschrijdingen voor de luchtkwaliteit, rekening houdend met de eerdere conclusie dat er ruimschoots voldaan werd aan de luchtkwaliteitseisen.

Aangevuld wordt dat vanwege het feit dat de Zuidelijke Omlegging is opgenomen in het (inmiddels) vastgestelde NSL (Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) er feitelijk geen formele toetsing aan de grenswaarde in de Wet luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden.

Tegen deze achtergrond worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

1. Bijlage 1: Wijziging van de opsomming van externe bijlagen in Bijlage 1 van het bestemmingsplan door toevoeging van de tekst “Brief van Arcadis van 20 april 2010, kenmerk 074620454:0.1, onderwerp: Update luchtkwaliteit Zuidelijke Omlegging.
2. Toevoeging externe bijlage: Toevoeging van voormelde brief van Arcadis zoals hiervoor aangeduid als externe bijlage

Toelichting en Bijlagen:

Deze Nota wordt ook toegevoegd als externe bijlage bij het bestemmingsplan, door de volgende wijzigingen:

1. Bijlage 1: Wijziging van de opsomming van externe bijlagen in Bijlage 1 van het bestemmingsplan door toevoeging van de tekst “Nota van Zienswijzen en Wijzigingen ontwerp-bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging, gemeente Deurne, mei 2010.”.
2. Toevoeging externe bijlage: Toevoeging van deze Nota als externe bijlage

Toelichting:

Bij hoofdstuk 6, Economische uitvoerbaarheid, de tekst “11 november 2008” vervangen door de tekst “10 november 2009”.

Bij hoofdstuk 7 is de volgende tekst toegevoegd: “Het gewijzigde plan heeft daarna voor eenieder wederom ter inzage gelegen in het gemeentehuis, vanaf 4 december 2009 tot en met 14 januari 2010. Er is één inloopavond gehouden op 16 december, waarvoor direct belanghebbenden waren uitgenodigd en ook anderen welkom waren. Voor de ontvangen

zienswijzen en de manier waarop daarmee is omgegaan wordt verwezen naar de Nota van Zienswijzen en Wijzigingen ontwerp-bestemmingsplan Zuidelijke Omlegging."

Toelichting en Regels:

De term "vrijstelling" is met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet meer van toepassing, gesproken dient te worden over "ontheffing". Daarom wordt "vrijstelling" vervangen door "ontheffing" in paragraaf 5.1 van de Toelichting. Dat geldt ook voor de Regels 4.4 en 7.5.

Bijlage 1

Verslag zitting Hoorcommissie van 1 februari 2010

Verslag van de vergadering van de **Hoorcommissie ruimtelijke plannen**

Plaats:	Gemeentehuis Deurne	Doc. naam:	- -
Datum:	1 februari 2010	Tijd:	20:00 uur
Aanwezig:	J. Adriaans, voorzitter; C. Hendriks, griffier; W. van Doorn, A. Geven, A. Verbruggen, J. van der Zwaan, leden;		
Verder zijn aanwezig:	R. van Dam, adviseur		

1. Het horen van de indieners van zienswijzen bij het ontwerpbestemmingsplan Zuidelijke Omlegging.

De voorzitter opent de vergadering en schetst het doel van de vergadering en de vergaderprocedure. Hij wijst er daarbij op dat de leden van de commissie de stukken en de ingediende zienswijze gelezen hebben en dat het in feite erom gaat dat de indieners van zienswijzen de gelegenheid krijgen hun zienswijze nader toe te lichten en eventueel aanvullende zaken naar voren te brengen.

Vervolgens geeft hij de indieners van zienswijzen om beurt het woord

Bewoners St.-Jozefstraat en Oude Stappad (woordvoerdster mw. Meulendijs)

Mevrouw Meulendijs zegt te spreken namens zeven gezinnen die met hun achtertuinen grenzen aan de Th. van Doesburgstraat. Men begrijpt dat het nodig is de huidige verkeersstromen om te leiden om het centrum te ontlasten en woningbouw in De Spoorzone mogelijk te maken, maar men vindt het erg vervelend dat men de rekening daarvoor gepresenteerd krijgt in de vorm van geluidhinder. Dat is wrang als blijkt dat de gemeente de knoflookpad in de watten legt en € 200.000 beschikbaar stelt voor schermen en tunnels, terwijl een scherm voor de leefomgeving van zeven gezinnen te duur wordt gevonden. Dat strookt niet met de opdracht van diverse raadsfracties aan het college van B&W om de overlast voor de aanwonenden zoveel mogelijk te beperken.

De gezinnen die het betreft zijn hier komen wonen vanwege de rust en de ruimte. Sinds de afsluiting van de Vloeiendseweg voor doorgaand verkeer naar Vlieden fungeert de Th. van Doesburgstraat alleen als ontsluiting van St.-Jozefparochie. Het is een rustige weg. Als de zuidelijke omlegging wordt aangesloten op de Th. Van Doesburgstraat neemt het aantal verkeersbewegingen met een factor vijf toe, waarbij sprake is van een hoog aandeel vrachtverkeer. De geluidsbeleving daarvan is hoog. Vraag is bovendien of rekening gehouden is met uitbreiding van Kranenmortel aan de zuidzijde. Op dit moment past het allemaal maar net.

Omdat het gebiedje formeel behoort tot het stedelijk gebied is een hogere geluidsbelasting toelaatbaar. Vanwege de planologische haalbaarheid is een ontheffing nodig in het kader van de Wet Geluidhinder en moet stiller asfalt worden aangelegd of een scherm bij Oude Stappad 8. Hoewel er al rekening mee gehouden is dat auto's in de toekomst stiller worden, zijn die auto's er nog niet. De feitelijke geluidstoename is dus hoger.

Het aantal verkeersbewegingen berust echter op aannames. Als die niet kloppen en het aantal verkeersbewegingen meer stijgt, waar kunnen de bewoners dan terecht? Is er dan de verplichting voor de gemeente verdergaande maatregelen te treffen?

Een geluidsscherm aan de zuidzijde van de straat veroorzaakt geen overlast voor de

woningen aan de J. Tooropstraat omdat die woningen achter grote bedrijfshallen schuil gaan. Het is eerder zo dat de bedrijfshallen geluid terugkaatsen naar de woningen aan de Oude Stappad en St.-Jozefstraat. Overigens vraagt men zich af hoe het mogelijk is dat het distributiecentrum van Van Roij een rechtstreekse ontsluiting heeft gekregen op de Th. van Doesburgstraat, dit gezien de verkeersveiligheid en de toekomstige functie.

In het antwoord van het college op de reactie op het voorontwerpbestemmingsplan wordt gedaan alsof er een keuze gemaakt wordt tussen stil asfalt en een scherm. Tot stiller asfalt was eerder echter al besloten, een scherm wordt te duur gevonden en op de suggestie van een goedkopere oplossing in de vorm van een aarden wal wordt niet ingegaan, een gemiste kans. Een aarden wal is betaalbaar en zou goed passen in de omgeving. Daarvoor is voldoende ruimte en bij de aanleg van de weg komt zand vrij dat voor die wal gebruikt zou kunnen worden. Dat zou niet meer behoeven te kosten dan € 5.000 à € 10.000. Door de aanleg van een dergelijke wal zouden alle buurtbewoners aangenaam aan de rand van St.-Jozefparochie kunnen blijven wonen en behoeft men niet de rekening te betalen voor het ontlasten van het verkeer in de kom en de Spoorzone.

Vervolgens worden de bewoners in staat gesteld hun betoog verder toe te lichten aan de hand van de kaart en te antwoorden op vragen van commissieleden. Daarbij wordt met name ingegaan op de gewenste locatie en lengte van de aarden wal: parallel aan de nieuwe weg ter hoogte van Jaspers en vervolgens langs de Th. van Doesburgstraat tot iets voorbij de aansluiting Oude Stappad.

Bewoners woonwagenkampje Beukgenstraat (woordvoerder dhr. Muurmans van Muurmans en Heezemans advocaten)

Hierna deelt de heer Muurmans mee dat de bewoners van het woonwagenkampje vinden dat men niet gehoord is en niet betrokken bij de plannen. Het is de taak van de raad ook groepen als woonwagenbewoners bij dergelijke plannen te betrekken. Men is overal buitengehouden, en dat geeft het risico van stevig verzet.

Het voornaamste punt van bezwaar is dat deze racebaan te dicht langs het woonwagenkamp komt. Men bestrijdt de in de stukken genoemde afstand van 70 meter, die is veel kleiner en dat heeft geluidsoverlast en overlast van trillingen tot gevolg. Woonwagens zijn daar veel gevoeliger voor.

Bovendien wordt men door aanleg van de weg nog meer afgesneden van het dorp. Omdat er hard gereden wordt, vormt de weg een barrière waardoor men in een nog groter isolement komt. De weg is in strijd met het Besluit gevoelige bestemmingen van 15 januari 2009. Geluidsoverlast en fijnstof van vrachtverkeer vormen een ontoelaatbare belasting voor de leefomgeving.

Eerder is de toezegging van de afsluiting van de Beukenstraat teruggedraaid en daarbij is weer onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de bewoners van het woonwagenkampje.

Door de leegloop op industrieterrein Kranenmortel dient de weg niet langer een redelijk doel.

Vervolgens worden de individuele inwoners in de gelegenheid gesteld aanvullende opmerkingen te maken en vragen van de commissieleden te beantwoorden.

Daarbij wijst men erop dat metingen van het kadaster aantonen dat de as van de weg op slechts 30 meter van het woonwagenkampje ligt. Daarom is een geluidswal gewenst of een groenstrook die het geluid dempt en het fijnstof filtert. Een 'koude' oversteek op de kruising met de Beukenstraat is veel te gevaarlijk.

De weg moet er gewoon niet komen, industrieterrein Kranenmortel loopt immers leeg, waardoor de noodzaak van de weg vervalst.

Dhr. Hikspoors (Eikhofweg 7, Vlierden)

De heer Hikspoors licht zijn zienswijze kort toe: Als landbouwverkeer gebruik mag maken van de nieuw aan te leggen weg, is het wenselijk dat de Vloeieindseweg wordt opengesteld voor landbouwverkeer. Afsluiting van de Vloeieindseweg tussen Vlierdensedreef en Vloeiweg (Optie A) leidt tot bereikbaarheidsproblemen. De afsluiting bij de Oude Aa (Optie B) is wel bespreekbaar.

Afsluiting

De voorzitter constateert dat de zienswijzen voor de leden van de commissie helder zijn. Van het besprokene wordt een verslag gemaakt en mede aan de hand daarvan worden de zienswijzen door B&W beoordeeld in het voorstel aan de raad inzake de vaststelling van het bestemmingsplan. De verwachting is dat het voorstel in juni 2010 aan de commissie en in juli 2010 aan de raad wordt voorgelegd. Te zijner tijd worden de belanghebbenden daarover geïnformeerd.

Bijlage 2

Overzichtstekening afstand as van de weg tot dichtstbijzijnde woonwag en Beukenstraat



Bijlage 3

**Raadsinformatiebrief RIB-NL-0726
van 18 oktober 2007**



GRIFFIE/2007/

Raadsinformatiebrief

Van: **N.G.J. Lemlijn en H.P.A. Kerkers**

Aan: **de leden van de Gemeenteraad**

Onderwerp: **Aanvullende informatie tracéstudie Zuidelijke Omlegging** Steller: **R. van Dam**

Datum: **18 oktober 2007**

Nr.: **RIB-NL-0726**

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van de actieve informatieplicht delen wij u het volgende mee:

Aanleiding

In de raadscommissie V&D van 9 oktober 2007 is het raadsvoorstel over de Tracéstudie Zuidelijke Omlegging besproken. In die vergadering is toegezegd nader in te gaan op de volgende zaken:

1. Afstand tracé 2 en enkele voorzieningen
2. mogelijke trillingshinder en geluidsoverlast enkele voorzieningen

Verder is inmiddels de uitspraak van de Raad van State inzake bestemmingsplan Zuidelijke Omleiding bekend, waarover is toegezegd u daar zo spoedig mogelijk over te informeren.

Vragen commissie V&D 9 oktober 2007

Afstanden tot tracé 2

Hierna zijn de afstanden tot tracé 2, as van de weg, weergegeven, zoals weergegeven op de ontwerptekeningen van de tracéstudie (tekening van 19 maart 2007):

- meest noordelijke woning van woonwagens Beukenstraat : 75 meter
- meest zuidelijke woning van de woonwagens Beukenstraat : 155 meter
- Voetbalvelden SJVV, meest zuidelijk gelegen voetbalveld : 15 tot 25 meter

Veronderstelde trillingshinder

Over de veronderstelde hinder voor de woonwagens op locatie Beukenstraat, als gevolg van trillingen door het wegverkeer over de Zuidelijke Omlegging, kan het volgende worden aangevuld:

- Effecten als gevolg van trillingen zijn niet opgenomen in het toetsingskader voor de tracéstudie, zoals in de startnotitie vastgesteld;
- Trillingseffecten wél meenemen in een M.e.r.-studie of een tracéstudie zoals die van de Zuidelijke Omlegging zou bijzonder zijn; voor zover nagegaan kan worden – twee specialisten van grote

ingenieursbureau zijn afzonderlijk van elkaar geraadpleegd – zou dat uitzonderlijk zo niet zeldzaam zijn;

- Effecten door trillingen kennen geen wettelijk beoordelingskader, zoals dat bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit of geluidhinder wel bestaat. Er zijn dan ook geen vastgestelde normen waaraan eventuele trillingshinder zou kunnen worden getoetst;
- Als er al sprake zou zijn van trillingshinder, dan wordt in de praktijk vaak een norm van een afstand van 50 meter gehanteerd. Dat wil zeggen dat bij een afstand van meer dan 50 meter tussen een object en een weg aangenomen mag worden dat eventuele effecten door trillingen niet aan de orde zijn. De afstand is nu 75 meter voor de dichtstbijzijnde woning van de locatie aan de Beukenstraat.
- Trillingshinder zou vooral kunnen worden veroorzaakt door de combinatie van zwaar verkeer en oneffenheden in een wegdek, bijvoorbeeld bij een viaduct. Van die combinatie is in deze situatie geen sprake. Er wordt immers een nieuwe weg aangelegd, uitgevoerd in asfalt.

Geluidsoverlast

Een toets in het kader van de wet geluidhinder voor de voetbalvelden van SJVV is niet aan de orde. Voetbalvelden zijn eenvoudigweg geen geluidgevoelig object in de zin van de wet geluidhinder.

Voor de woonwagenlocatie Beukenstraat kan geconcludeerd worden dat de woonwagens buiten de geluidszone van tracé 2 vallen. Daarmee wordt concreet bedoeld de grenswaarde van 48 dB(A). Verwezen wordt naar de betreffende afbeelding van het akoestisch onderzoek (bijlage 4 van de tracéstudie, pagina 16, onderste afbeelding), die de contouren van de grenswaarde van 48 dB(A) weergeeft.

Uitspraak Raad van State bestemmingsplan Zuidelijke Omleiding

Op 17 oktober 2007 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de ingestelde beroepen tegen het goedkeuringsbesluit van het bestemmingsplan Zuidelijke Omleiding Deurne. Het bestemmingsplan is bij deze uitspraak in zijn geheel vernietigd.

Procedurele aspecten:

- De klacht van de Stichting de Stulp dat de provincie de procedure niet correct zou hebben gevoerd is ongegrond verklaard.

Fijn-stof problematiek:

- De Raad van State is van mening dat de salderingsmethode in het rapport van Goudappel Coffeng niet goed is uitgevoerd, omdat de uitkomsten van de berekeningen uitgaan van aanvullende maatregelen (afwaarderen enkele wegen) die NIET in hetzelfde bestemmingsplan zijn zekergesteld, en niet exact aangegeven kon worden wanneer deze zouden worden gerealiseerd.
- Ook voldoet het rapport van Goudappel niet aan de normen zoals die zijn neergelegd in de uitspraak van de Raad van State van 28 juni 2006. Zij gaat echter niet in op het feit dat het rapport van Goudappel dateert van VOOR deze datum.

Alternatieven onderzoek:

- Ook aan het feit dat de gemeente op dit moment alternatieven onderzoekt verbindt de Raad van State de conclusie dat het bestemmingsplan niet op een voldoende zorgvuldige wijze is voorbereid.

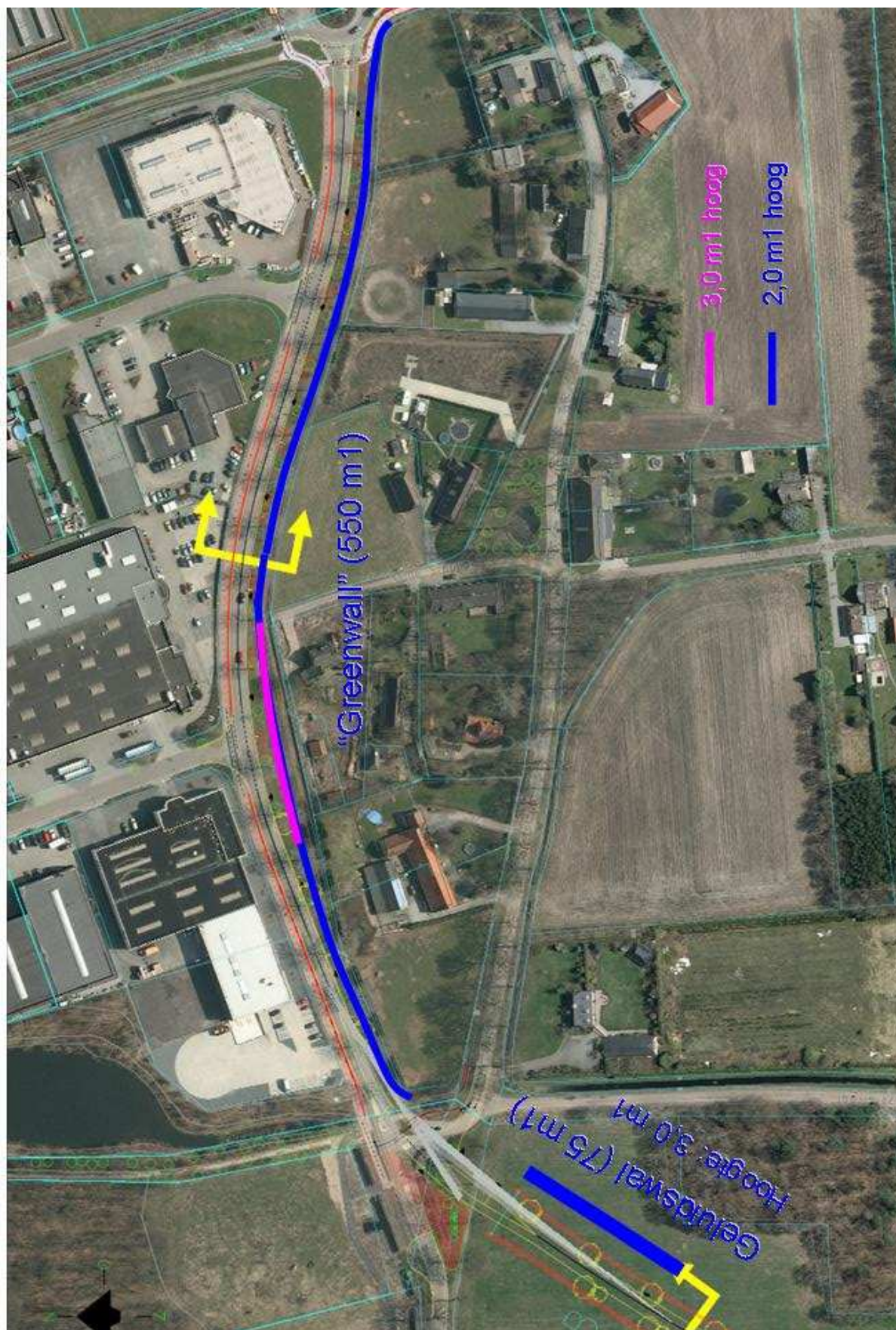
Op grond van het voorgaande is het bestemmingsplan vernietigd. Waarmee is uitgesproken dat het bestemmingsplan niet zorgvuldig genoeg is voorbereid. Inhoudelijk zijn er over het gekozen tracé door de Raad van State geen uitspraken gedaan.

N.G.J. Lemlijn en H.P.A. Kerkers

Bijlage 4

Overzichtkaarten en rekenresultaten aanvullende geluidwerende voorzieningen omgeving Theo van Doesburgstraat

Overzichtskaart door Arcadis doorerekende aanvullende geluidwerende voorzieningen (variant 9)



Samenvattend overzicht belangrijkste resultaten berekeningen extra akoestisch onderzoek voor aanvullende geluidwerende voorzieningen

Resultaten aanvullend onderzoek geluidsvoorzieningen Theo van Doesburgstraat										
Gemeente Deurne, Zuidelijke Omlegging, Afdeling Projecten										maart 2010
Variant	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Maatregel	stil asfalt	tussen Liesseleweg en St. Jozefstraat	tussen Liesseleweg en Molenweyweg	geen	geen	tussen Liesseleweg en Molenweyweg 2 meter	tussen Liesseleweg en Molenweyweg 3 meter	tussen Liesseleweg en Molenweyweg 3 meter	tussen Liesseleweg en Molenweyweg 3 meter	tussen Liesseleweg en Molenweyweg 3 meter
Maatregel	scherm	geen	geen	2 meter	3 meter	2 meter	3 meter	3 meter	3 meter	3 meter
Meerkosten (ex BTW)	€ 16.000,-	€ 0	€ 13.000	€ 440.300	€ 633.100	€ 453.300	€ 646.100	€ 93.000	€ 163.000	
Variant	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Woning	nummer	Geluidsbelasting: verschil in geluidsbelasting op het meetpunt met de zwaarste belasting, ten opzichte van variant 2, in dB								
St. Jozefstraat	76	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3
	78	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-4,2	-4,2	-4,2	-4,2	-4,2
	80A	0,0	0,0	-4,2	-4,2	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5
	91	0,0	0,0	-4,4	-4,4	-7,3	-7,3	-7,3	-7,3	-7,3
	93	0,1	0,0	-4,0	-4,0	-5,2	-5,2	-5,2	-5,2	-5,2
	99	1,4	0,0	-3,4	-3,4	-4,1	-4,1	-4,1	-4,1	-4,1
Oude Slappad	10	1,4	0,0	-3,2	-3,2	-5,3	-5,3	-5,3	-5,3	-5,3
	8	2,8	0,0	-1,7	-1,7	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
	12	3,4	0,0	-1,1	-1,1	-4,7	-4,7	-4,7	-4,7	-4,7
	19	3,5	0,0	-0,9	-0,9	-4,2	-4,2	-4,2	-4,2	-4,2
St. Jozefstraat	82	3,1	0,0	-1,1	-1,1	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6
	82A	3,3	0,0	-0,9	-0,9	-3,7	-3,7	-3,7	-3,7	-3,7
	84	3,6	0,0	-0,7	-0,7	-3,9	-3,9	-3,9	-3,9	-3,9
	103	4,5	0,0	-0,2	-0,2	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8
	105	2,3	0,0	-1,0	-1,0	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2
	107	4,6	0,0	0,0	0,0	-2,9	-2,9	-2,9	-2,9	-2,9
	109	3,9	0,0	-0,3	-0,3	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0
	92	0,2	0,0	-0,6	-0,6	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1
P. Mondriaanstraat	9	2,8	0,0	3,7	3,7	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
	5	1,5	0,0	-1,5	-1,5	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
	14A	2,9	0,0	-0,9	-0,9	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	10	2,0	0,0	-0,8	-0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	8	1,5	0,0	-1,2	-1,2	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
	6A	1,5	0,0	-1,0	-1,0	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Jan Tooropstraat	12	1,3	0,0	-2,6	-2,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7
	8	1,1	0,0	-2,0	-2,0	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3
	6	1,2	0,0	-1,5	-1,5	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7

*) Aarden wal oostelijk van St. Jozefstraat 80a én Greenwall 2 tot 3 meter hoog (variabel) over een lengte van 230 meter, ten net voorbij het Oude Slappad

**) Gelijk aan Variant 8 en doortrekking Greenwall (2 meter hoog) tot een rotonde Liesseleweg over totale lengte van 550 meter

Overzichtskaart geoptimaliseerde aanvullende geluidwerende voorzieningen (variant 9+)

