

VOORONTWERPPLAN "Den Hoek"

EINDVERSLAG INSPRAAK (versie d.d. 29 mei 2012)

I. Inleiding

Om te voldoen aan de vraag naar woningen in Helvoirt is de gemeente van plan een nieuwe woonbuurt met circa 170-180 woningen te gaan ontwikkelen. Het nieuwe woongebied ligt ten noorden van de spoorlijn Tilburg – Den Bosch en ten oosten van het bestaande Den Hoek. Het gebied wordt aan de oostzijde ontsloten via de Helvoirtsestraat. Het is de bedoeling in de nieuwe buurt woningen te realiseren voor diverse doelgroepen: starters, bouwen-in-eigen-beheer, huurders, doorstromers en senioren. Om deze woningbouw mogelijk te maken is het voorontwerpbestemmingsplan "Den Hoek" opgesteld. Dit voorontwerp heeft conform het bepaalde in de Inspraakverordening Haaren 2003 gedurende zes weken ter inzage gelegen: van 19 januari tot en met 29 februari 2012. Gedurende deze periode hebben alle ingezetenen van Haaren en belanghebbenden de gelegenheid gehad een inspraakreactie over dit voorontwerp mondeling dan wel schriftelijk in te dienen. Op 7 februari 2012 is een inspraakavond over het voorontwerpbestemmingsplan gehouden. Tijdens deze avond zijn de plannen toegelicht en konden de aanwezigen vragen stellen en mondeling inspreken op het voorontwerpbestemmingsplan.

Een schriftelijke verslaglegging van de inspraakavond is terug te vinden in hoofdstuk II.A van dit eindverslag. In hoofdstuk II.B zijn de ingekomen schriftelijke en mondelinge reacties puntsgewijs en kort samengevat weergegeven en vervolgens beantwoord. In het derde en laatste hoofdstuk is aangegeven wat de gevolgen zijn van de inspraakreacties voor de inhoud van het bestemmingsplan. Daarbij zijn de wijzigingen in het plan toegelicht.

II. Inspraak

Tijdens de periode van ter inzage legging heeft op 17 januari 2012 een inspraakavond plaatsgevonden. Tijdens deze avond is het voorontwerp bestemmingsplan nader toegelicht en hebben de aanwezigen de mogelijkheid gekregen hun reacties op het plan te geven.

A. Tijdens de inspraakavond ingebrachte mondelinge reacties en opmerkingen:

De reactie is *cursief* weergegeven, het antwoord c.q. standpunt van de gemeente in normaal lettertype.

- 1. Hoe vindt ontsluiting plaats op de Helvoirtsestraat? Deze weg is al vrij druk, met name ook door het vrachtverkeer. Levert dit geen problemen op, met name in de spits en op momenten dat de spoorbomen gesloten zijn? Verder wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Helvoirtsestraat, met name ook voor voetgangers en fietsers naar het centrum van Helvoirt.***

Antwoord gemeente

Er wordt nog een nieuw ontwerp opgesteld voor het gedeelte van de Helvoirtsestraat vanaf de aansluiting van de nieuwe wijk tot aan de spoorwegovergang. Daarbij wordt rekening gehouden met een verkeersveilige ontsluiting voor voetgangers en fietsers in de richting van het centrum van Helvoirt. Er is verder een 'Verkeersonderzoek ontwikkeling Den Hoek' uitgevoerd. Aan de hand van de huidige en toekomstige gegevens over de intensiteiten op de Helvoirtsestraat en op de spoorlijn

's-Hertogenbosch-Tilburg zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling van Den Hoek in beeld gebracht en geanalyseerd. Voor wat betreft de wachtrijen bij de spoorwegovergangen worden in het onderzoek de volgende conclusies getrokken:

“Na realisatie van de woningbouwontwikkeling Den Hoek zullen de wachtrijen, als gevolg van de toename van het verkeer op de Helvoirtsestraat, in beide spitsperioden aan beide zijden van het spoor toenemen ten opzichte van de autonome situatie in 2020. Aan de zuidzijde van het spoor is de wachtrij na realisatie van de voorgenomen woningbouwontwikkelingen ongeveer even lang als in de huidige situatie, en in de ochtendspits zelfs korter dan in de meting van april 2012 waargenomen. Dit als gevolg van lagere intensiteiten op de Helvoirtsestraat. De langste wachtrij wordt verwacht aan de noordzijde in de avondspits. Hierdoor ontstaan echter geen knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling. Wel kan bij het uitrijden vanaf de aanliggende percelen hinder optreden. De blokkades zijn echter binnen enkele minuten opgelost.” Gezien deze resultaten van het verkeersonderzoek is de gemeente van mening dat ontwikkeling van Den Hoek wat betreft de verkeersafwikkeling op de Helvoirtsestraat niet leidt tot een onaanvaardbare situatie.

Het advies is verder om de aansluiting van de woningbouwlocatie op de Helvoirtsestraat gelijkwaardig vorm te geven (bij voorkeur met een kruispuntplateau). Een gelijkwaardige aansluiting op deze locatie kan het verkeer goed verwerken in de toekomst. De I/C-verhoudingen blijven ruim onder de grenswaarde, hetgeen inhoudt dat de capaciteit (C) van het kruispunt ruim voldoende is om de te verwachten intensiteiten (I) te verwerken.

2. Hoe ziet de fasering van het plan Den Hoek eruit? Wat is het woningbouwprogramma? Wordt er bij de fasering rekening gehouden met de overige plannen in Helvoirt?

Antwoord gemeente

In de planontwikkeling wordt op dit moment uitgegaan van 4 fasen. In de eerste fase (noordoostzijde) is de bouw van circa 45 woningen voorzien met een gemengd woningbouwprogramma, met name ook gericht op betaalbare woningen voor de doelgroep starters. Daarnaast middeldure twee-onder-een-kap-, hoek- en rijenwoningen en een aantal kavels in de vrije sector.

Het college heeft in het coalitieprogramma afgesproken dat er in alle dorpen plannen voor woningbouw worden voorbereid. In Helvoirt heeft al jarenlang geen grootschalige nieuwbouw meer plaatsgevonden. Momenteel zijn in Helvoirt met name de gebieden Den Hoek en Raamse Oevers in voorbereiding. Op dit moment maakt het college nog geen keuze tussen deze projecten, deze is mede afhankelijk van de procedures (bijvoorbeeld al dan niet beroep bij de Raad van State). Voordat de realisatie start, zal wel afstemming plaatsvinden, zodat niet tegelijkertijd hetzelfde type woningen op de markt komen. Daarbij wordt ook gekeken naar de nieuwe woningen in het centrumplan Helvoirt.

3. Heeft de aanleg van de geluidswal gevolgen voor de bestaande woningen langs de Kastanjelaan? Vindt er geen weerkaatsing plaats van het geluid richting het dorp? Gaan bestaande woningen daarmee geen overlast ondervinden van de nieuwbouw?

Antwoord gemeente

In het akoestisch onderzoek voor Den Hoek (d.d. 20-12-2011, bijlage 6 bij het voorontwerp van het bestemmingsplan, opgesteld door Agel Adviseurs) is in paragraaf 4.6.2 ook gekeken naar de invloed van de reflectie van het geluidsscherm op de bestaande woningen langs de Kastanjelaan. Bij de berekeningen is uitgegaan van een geluidswal van 3 meter en een topscherm van 2 meter aan de zuidzijde van het plangebied langs het spoor. Daarnaast is in het rekenmodel het aanbrengen van raildempers over een lengte van 325 meter meegenomen. Uit de meest recente berekeningen (rapportage Agel d.d. 1-5-2012, bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan) komt naar voren dat sprake is van een afname van de geluidbelasting van 2 tot 4 dB bij de bestaande woningen in de toekomstige situatie met geluidsscherm. Deze afname is het gevolg van het toepassen van raildempers.

4. Hoe vindt in de toekomst de ontsluiting plaats van de landbouwpercelen, nu de bestaande ontsluiting gaat verdwijnen door de aanleg van de nieuwe wijk?

Antwoord gemeente

Er zal gezorgd worden voor een goede ontsluiting voor landbouwverkeer van de achterliggende percelen via de nieuw aan te leggen wegen en paden in het gebied Den Hoek.

B. Overige inspraakreacties

Tijdens de inspraakavond en gedurende de termijn van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan "Den Hoek" zijn in totaal 15 mondelinge en schriftelijke reacties binnen gekomen.

De ingekomen reacties zijn afkomstig van:

1. J. de Krom, Helvoirt.
2. F. Chambille, Helvoirt.
3. H.Bolenius, Helvoirt.
4. J. van de Ven, Helvoirt.
5. A. de Krom, Helvoirt.
6. A. en J. van Balkom, Helvoirt.
7. Stichting LNMH, Helvoirt.
8. F. en C. Chambille, Helvoirt
9. Fietsersbond, Helvoirt.
10. D.G.J.M. van Vianen, Helvoirt.
11. J.C.M.T. Tielemans, Helvoirt.
12. Het Groene Hart, Den Dungen.
13. L.C.H. van de Oetelaar, Helvoirt.
14. A. Verstijnen, Helvoirt.
15. J. van Iersel, Helvoirt.

Ontvankelijkheid

Alle bovenstaande reacties zijn binnen de termijn van terinzagelegging binnengekomen en dus ontvankelijk.

Inhoudelijke behandeling reacties

De inspraakreacties worden puntsgewijs, kort samengevat, weergegeven (*cursief*) en vervolgens beantwoord (normaal lettertype).

1. Reactie J. de Krom, Helvoirt
Zie reacties en opmerkingen bij de inspraakavond onder A.3. Waarom is de geluidswal niet aan de andere kant geplaatst? Voldoet de geluidsoverdracht vanaf het spoor zuidwaarts aan de nieuwe wet Europese geluidsnorm? Kan ik de beschikking krijgen over het rapport waaruit dat blijkt?

Antwoord gemeente

De geluidswal ligt aan de zijde van de nieuwe woonbuurt ten noorden van de spoorbaan, zodat voldaan kan worden aan de eisen die de Wet geluidhinder en de Wet ruimtelijke ordening stellen aan de akoestische situatie bij nieuw te bouwen woningen. Daartoe is de rapportage "Actualisatie akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai Bestemmingsplan 'Den Hoek' te Helvoirt" (d.d. 1 mei 2012 zie ook op de gemeentelijke website onder project Den Hoek) opgesteld. Door het toepassen van raildempers neemt de geluidbelasting af bij de bestaande woningen ten zuiden van de spoorlijn aan de Kastanjelaan met 2 tot 4 dB.

De Europese Unie (EU) heeft in 2002 de Richtlijn omgevingslawaai uitgevaardigd. Deze richtlijn is bedoeld om de Europese burger beter te beschermen tegen geluidsoverlast. Naar aanleiding van de totstandkoming van deze richtlijn zal medio 2012 de geluidregelgeving worden gewijzigd. Het thans voorliggende wetsvoorstel heeft betrekking op de regelgeving voor de rijksinfrastructuur, waaronder spoorwegen. De belangrijkste wijziging is de invoering van geluidproductieplafonds waarmee verdere onbeheerste toename van geluid wordt

voorkomen. Dit is in de huidige Wet geluidhinder nooit geregeld. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is reeds rekening gehouden met de invoering van de toekomstige geluidproductieplafonds.

2. Reactie F. Chambille, Helvoirt
Hoe raakt het autoverkeer vanaf de ontsluitingsweg op de Helvoirtsestraat, worden op de kruising verkeerslichten geplaatst?

Antwoord gemeente
Zie het antwoord onder A.1.

3. H. Bolenius, Helvoirt
De aan te brengen geluidswal zal volgens de inspreker het geluid aan de achterzijde van de eigen woning aan de Kastanjelaan vermeerderen door weerkaatsing.

Antwoord gemeente
Zie ook het antwoord onder A.3. De weerkaatsing van de geluidswal is beperkt. Door het toepassen van raildempers neemt de geluidbelasting van de woningen aan de Kastanjelaan met 2 tot 4 dB af.

4. J. van de Ven, Helvoirt, mondeling d.d. 13 februari 2012
De heer Van de Ven heeft mondeling aangegeven dat in 2011 een nieuwe vergunning voor 20 stuks jongvee is verleend voor zijn agrarisch bedrijf (Den Hoek 3). In het voorontwerpbestemmingsplan wordt in de rapportage Milieuzonering en externe veiligheid (bijlage 7) onder 4 en bijbehorende bijlage 2 nog uitgegaan van de melding uit 1994 voor 8 stuks jongvee. Hij verzoekt in de rapportage Milieuzonering en externe veiligheid uit te gaan van de gegevens uit de nieuwe vergunning.

Antwoord gemeente
Voor de locatie Den Hoek 3 geldt geen milieuvergunning. De inrichting valt onder de werking van het Besluit landbouw milieubeheer. Op 7 november 2011 is een nieuwe melding volgens het Besluit landbouw milieubeheer ingediend. Deze melding betreft het houden van 5 zoogkoeien, 5 vrouwelijk jongvee en 10 vleeskalveren tot 8 maanden. De melding heeft geen betrekking op nieuwbouw van stallen. Omdat de inrichting onder de werking van het Besluit landbouw milieubeheer valt, is er geen sprake van vergunde rechten. De melding krijgt pas rechtskracht als de gemelde aantallen ook daadwerkelijk worden gehouden. Voor de milieuzonering maakt het niet uit of er 8 stuks jongvee of totaal 20 stuks rundvee worden gehouden. Zolang het aantal rundvee niet meer dan 64^{*1} stuks bedraagt én de afstand tot de woningen groter dan 50 m is, is er sprake van een goed woon- en leefklimaat (^{*1}zie hiervoor de gemeentelijke verordening veehouderij en geurhinder 2010). Het plangebied ligt op circa 58 meter van de rand van het perceel van Den Hoek 3 in Helvoirt. Het perceel van de (geplande) dichtstbijzijnde nieuwe woning ligt zelfs op 68 meter afstand van het perceel van Den Hoek 3. Daarmee wordt ruim voldoende afstand gehouden. De locatie heeft een woonbestemming. Dat betekent dat er geen groei tot boven het hobbymatig houden van vee kan plaatsvinden. Met een groei tot aantallen dieren waarbij de minimale aan te houden afstand zou groeien boven de 50 m, hoeft dan ook geen rekening te worden gehouden. De tekst in bijlage 2 van de rapportage 'Milieuzonering en externe veiligheid' zal worden aangevuld met bovenstaande nadere toelichting en conclusie.

5. Reactie A. de Krom, Helvoirt
Zie reacties en opmerkingen bij de inspraakavond onder A.3 en onder B.1. In hoeverre kan ingeschat/berekend worden wat de toename van het treinverkeer wordt? Worden deze berekeningen aangepast naar gelang de tijd verstrijkt waarin gebouwd wordt en het treinverkeer wellicht meer toeneemt dan verwacht?

Antwoord gemeente

De toename van het treinverkeer kan niet worden geschat of berekend. Net als bij het wegverkeer zal ook het treinverkeer jaarlijks toenemen. Dit heeft gevolgen voor de geluidbelastingen bij woningen langs het spoor. De Invoeringswet geluidproductieplafonds die naar verwachting medio 2012 van kracht zal zijn, maakt hier voor rijkswegen en (hoofd)spoorwegen een einde aan. De wegbeheerder c.q. spoorwegbeheerder dient er voor te zorgen dat een bepaald maximum geluidniveau niet zal worden overschreden. In het akoestisch onderzoek "Actualisatie akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï Bestemmingsplan 'Den Hoek' te Helvoirt" is reeds rekening gehouden met de invoering van de toekomstige geluidproductieplafonds. Als maximale geluidbelasting wordt uitgegaan van de heersende waarde plus 1,5 dB werkruimte. Prorail heeft aangegeven dat voor de heersende waarde uitgegaan zal worden van de gemiddelde treinenloop over de jaren 2006 t/m 2008. Na invoering van de geluidproductieplafonds zal Prorail wettelijk verplicht zijn zich aan deze plafondwaarde te houden. Dit houdt in dat in de toekomst de geluidbelasting als gevolg van het railverkeer maximaal 1,5 dB hoger zal zijn dan gemiddeld over de jaren 2006 t/m 2008 aanwezig is geweest.

6. A. en J. van Balkom, Helvoirt

Gevraagd wordt naar de consequenties van de verkeerstoename op de veiligheid en naar de afwikkeling van het verkeer op de Helvoirtsestraat en de Torenstraat. Gewezen wordt op de bestaande file van auto's op de Helvoirtsestraat voor de spoorbomen die gaat toenemen bij de bouw van woningen in Den Hoek. Dit gaat leiden tot levensgevaarlijke verkeerssituaties en langdurige verkeersopstoppingen. Voor de ontsluiting van Den Hoek is nu voorzien is in één auto-aansluiting. Met de omvang van de nieuwe wijk zijn minimaal twee ontsluitingen noodzakelijk. Ook voor het langzaam verkeer wordt het er niet veiliger op met een uitgang/ingang. Gevraagd wordt of er rekening is gehouden met de mogelijke toekomstige opstapplaats voor de trein in Helvoirt, zoals opgenomen in het spoorplan. Op de Torenstraat en Helvoirtsestraat is nu al sprake van veel zwaar vrachtverkeer. Bij de realisatie van Den Hoek komt daar in de loop van jaren nog meer bouwverkeer bij. Dit leidt tot grote onveiligheid waarvoor in de plannen geen extra maatregelen zijn getroffen. Gewezen wordt op de verwachte stremming in de bevolkingsaanwas en de moeilijke (financiële) situatie op de woningmarkt. Gevraagd wordt om eerst in te zetten op kleinschaligere bouwplannen op plekken die qua infrastructuur minder geld en een kleinere aanslag op natuurgrond vergen.

Antwoord gemeente

Wat betreft de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Helvoirtsestraat wordt verwezen naar het antwoord onder A.1. Dit geldt ook voor de ontsluiting van de nieuwe wijk via één aansluiting op de Helvoirtsestraat.

Uit overleg met Prorail is gebleken dat er op dit moment geen concrete plannen van NS of het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn om in Helvoirt een opstapplaats voor de trein te gaan realiseren. In de plannen voor Den Hoek is hiermee derhalve geen rekening gehouden. Overigens blijft er tussen de voet van de geluidswal en het hart van de buitenste spoorbaan nog een vrije ruimte beschikbaar van 11 meter. Dit biedt in de toekomst voldoende mogelijkheden om een opstapplaats met perron in te passen.

Voor wat betreft de reactie over de bevolkingsaanwas en woningmarkt wordt verwezen naar het antwoord onder B.7. Ten aanzien van het ontbreken van mogelijkheden om binnenstedelijk te bouwen wordt verwezen naar het antwoord onder B.12.

7. Stichting LNMH, Helvoirt

Zijn de verwachtingen over de woningbehoefte geactualiseerd? Is de geplande woningbouw voor de komende 10 jaar afgestemd op de plannen in omliggende gemeenten? De LNMH heeft grote twijfels over de geschetste woningbehoefte in de gemeente Haaren. Gevraagd wordt naar de toelichting op en onderbouwing van de stelling dat er nauwelijks gebouwd is in Helvoirt en dus uitstroom plaatsvindt. Bouwen

om krimp tegen te gaan kan volgens LNMH niet als onderbouwing worden gebruikt. Gevraagd wordt de locatiekeuze voor Den Hoek beter te onderbouwen, alsmede het ontbreken van mogelijkheden om binnenstedelijk te bouwen. Bebouwing in Den Hoek tasten volgens LNMH de structuren en kwaliteiten van het gebied aan. Wat zijn de argumenten geweest om de bestuursovereenkomst met de provincie over Ruimte voor ruimte af te sluiten. Waarom worden Ruimte voor ruimtekavels in het plan opgenomen en wat zijn de financiële gevolgen, indien deze kavels niet verkocht worden? Geldt de betaling van de provincie voor de ruimte voor ruimtekavels met terugwerkende kracht? De uitgevoerde quick scan Flora- en faunawet is volgens LNMH niet voldoende geweest. Niet vermeld is dat delen van het gebied mogelijk tot het leefgebied van de das behoren. De geplande ontwikkeling maakt het gebied ongeschikt voor de hazelworm en andere soorten. Gepleit wordt voor onderzoek naar en sanering van de aangetroffen concentratie van nikkel. LNMH is het niet eens met het afgeven van ontheffingen voor geluidbelasting bij 21 woningen in het gebied. LNMH pleit voor zodanige aanpassing van het plan dat het groepsrisico externe veiligheid niet toeneemt. LNMH is van mening dat er tegelijkertijd met het bestemmingsplan Den Hoek een concreet compensatieplan moet worden vastgesteld. LNMH stelt dat het volstrekt onbekend is waar en welke agrarische bedrijfsgebouwen gesloopt zijn voor de Ruimte voor ruimtekavels, waardoor niet valt na te gaan of er sprake is van kwaliteitsverbetering van het landschap. De gemeente moet zorgen voor compensatie. LNMH roept de gemeente op af te zien van de aantasting van het buitengebied en de woningproblemen voor jongeren en starters op andere wijze op te lossen.

Antwoord gemeente

Woningbouw

Een actuele onderbouwing voor de woningbouw is opgenomen in de unaniem door de gemeenteraad vastgestelde Woonvisie 2011-2015 "Jouw kruiwagen naar mooi wonen" (juli 2011). Onderstaand volgt een nadere toelichting op de geplande woningbouw in Haaren en Den Hoek.

Regionale woningbouwafspraken

De gemeente Haaren maakt deel uit van de regionale woningmarkt Oss-'s-Hertogenbosch. In 2010 lag het regionaal accent op het maken van afspraken over aantallen te bouwen woningen (kwantitatief). De bestuursovereenkomst van 29 februari 2008 maakt onderdeel uit van die afspraken. De regio werkt nu aan het maken van kwalitatieve afspraken.

Woonvisie 2011-2015

De woningvoorraad nam in de periode 1-1-2001 tot 1-1-2008 in geheel Haaren toe met slechts 55 woningen, in de kern Helvoirt met slechts 25. Een van de belangrijkste gevolgen van te weinig nieuwbouw is dat al jaren inwoners uit vrijwel alle leeftijdscategorieën uitstromen. In de periode 1-1-2000 tot 1-1-2009 nam het totaal aantal inwoners in Haaren af met 272 personen, in Helvoirt met 90 personen. Gedurende een lange periode is er in de gemeente Haaren dus nauwelijks gebouwd. De gemeenteraad stelde om die reden in 2007 het Masterplan Woningbouw vast. Ter uitvoering van dit Masterplan neemt de gemeente extra bestemmingsplannen in voorbereiding en streeft naar een continue bouwstroom en het maken van een inhaalslag door de bouw van extra woningen. Met de provincie Noord-Brabant zijn nadere afspraken gemaakt over de woningbouw. Deze zijn vastgelegd in de op 29 februari 2008 gesloten overeenkomst inzake de realisering van de woningbouwopgave van de gemeente en de financiering van de realisering van het Helvoirts Broek.

De gemeenteraad stelde in juli 2011 unaniem de Woonvisie 2011-2015 'Jouw kruiwagen naar mooi wonen' vast. Deze visie is opgesteld in samenspraak met diverse belangengroeperingen. Daarbij is rekening gehouden met maatschappelijke ontwikkelingen en trends, zoals demografische ontwikkelingen en de gevolgen van de kredietcrisis. Er is sprake van een onevenwichtige samenstelling van de bevolking: minder jongeren en meer ouderen. Het huidige woningaanbod is niet in evenwicht. De gemeente Haaren heeft weinig goedkope en middeldure woningen, zowel huur als koop. Slechts 13% van de bestaande woningen heeft een huur tot € 511,- en maar een schamele 2% van de woningen heeft een waarde van minder dan € 225.000,-. Ter illustratie 49% van alle woningen heeft een waarde van

€ 350.000,- of meer. Als je jong bent, een starter op de woningmarkt of een smalle beurs hebt, dan is er onvoldoende aanbod in onze gemeente. Er staan 1069 personen ingeschreven voor een huurwoning. Het aantal ingeschrevenen voor bouwgrond of een nieuwboukoopwoning bedraagt 773.

Gelet op de onevenwichtige bevolkingssamenstelling en woningvoorraad is de bouw van de juiste woningen belangrijker dan het aantal. Speerpunten zijn het bouwen voor doelgroepen van beleid, levensloopbestendig, grondgebonden en (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Het plan Den Hoek maakt het mogelijk vooral nieuwbouwwoningen toe te voegen, die in de bestaande woningvoorraad ondervertegenwoordigd zijn. Het betreft goedkope – en middeldure huur- en koopwoningen voor starters, jongeren, jonge gezinnen en senioren. Binnen de doelgroepen krijgt de toename van één- en tweepersoonshuishoudens extra aandacht. Om mensen zo lang mogelijk zelfstandig te kunnen laten wonen is de bouw nodig van geschikte en gewenste woningen voor ouderen (alle voorzieningen gelijkvloers).

Prijsspeil 2011	
Goedkope koopwoningen	tot € 185.000
Goedkope huurwoningen	tot € 517,65 per maand
Middeldure koopwoningen	van € 185.000 tot € 275.000,- met nadruk op woningen tot € 250.000,-
Middeldure huurwoningen	van € 517,65 tot € 652,50 per maand
Dure koopwoningen	vanaf € 275.000,-
Dure huurwoningen	vanaf € 652,50 per maand

Woningbouwprogramma Den Hoek

Het woningbouwprogramma van den Hoek is afgestemd op de Woonvisie. In onderstaande tabel is het programma opgenomen, zoals dat momenteel als uitgangspunt geldt voor de realisatie.

Programma Den Hoek naar type woningen	Noord-Oost	Noord-West	Zuid-West	Zuid-Oost	Totaal
Patio - tot € 275.000 & middeldure huur	0	11	0	0	11
Patio - vrij	0	0	4	8	12
Middenwoningen - tot € 185.000 & sociale huur	16	9	9	11	45
Middenwoningen - tot € 225.000	0	0	4	0	4
Hoekwoningen CPO - tot € 185.000	4	0	2	0	6
Hoekwoningen - tot € 250.000&middeldure huur	4	4	8	8	24
2/1-kapwoningen - tot € 275.000	8	10	4	2	24
2/1-kapwoningen - vrij	6	2	4	10	22
Vrijstaande woningen - vrij	7	12	2	1	22
<i>Totaal</i>	45	48	37	40	170

In de 1^o fase (Noord-Oost) zijn in overleg met de partijen die betrokken zijn bij de realisatie 20 goedkope starterswoningen opgenomen, waarvan er 12 in Collectief Particulier Opdrachtgeverschap ontwikkeld worden. Hiertoe is een overeenkomst gesloten met de kopersvereniging Voorhelvoirt. Ook met Van de Ven Bouw en ontwikkeling en TBI Vastgoed zijn overeenkomsten afgesloten voor de ontwikkeling en bouw van in totaal 64 woningen, waarvan er 28 in de 1^o fase worden gerealiseerd.

Planperiode

De planperiode betreft een periode van 10 jaar. De financiële en economische crisis heeft grote gevolgen voor de woningmarkt. We houden de vinger aan de pols. Echter, dit betekent niet dat er geen vraag is naar woningen. Er is nog altijd sprake van een tekort aan woningen en in het bijzonder betaalbare woningen. Bovendien neemt door de situatie op de koopwoningmarkt en Europese regelgeving het belang toe om te beschikken over voldoende huurwoningen.

Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering 2011 (bron: brief provincie 24 januari 2012)

Bevolkingsgroei houdt langer aan en Brabant wacht nog een behoorlijke bouwopgave. Volgens de nieuwe prognose neemt het inwoneraantal van Brabant toe van 2.454.000 tot een maximum van 2.560.000 rond 2035. Daarna gaat het inwonertal licht dalen. Het omslagpunt van groei naar krimp komt later in de tijd. Een langere levensduur en naar boven bijgestelde buitenlandse migratiesaldi vormen hiervoor de belangrijkste verklaringen. De groei van de woningvoorraad ligt ook iets hoger vergeleken met de vorige prognose. Hier speelt onder invloed van de vergrijzing en de individualisering, vooral de sterke huishoudensgroei een rol. De komende tijd wacht Brabant dus nog een behoorlijke woningbouwopgave van 130.000 woningen vóór 2025.

De behoefte is daarmee in het bestemmingsplan den Hoek in voldoende mate onderbouwd. De toelichting zal worden aangevuld met de bovenstaande nadere onderbouwing van de woningbehoefte in Helvoirt. Ten aanzien van het ontbreken van mogelijkheden om binnenstedelijk te bouwen wordt verwezen naar de reactie onder 12.

Ruimte voor ruimtewoningen

Wat betreft de Ruimte voor ruimtewoningen geldt dat de gemeente 15 bouwtitels heeft aangekocht in het kader van de afspraken met de provincie over de ontwikkeling van Den Hoek. Op de certificaten van deze bouwtitels is aangegeven op welke aanvraag- en mestnummers (met de bijbehorende m2 te slopen stalruimte) de titels betrekking hebben. Deze titels worden echter niet in Den Hoek ingezet. De gemeente heeft de mogelijkheid gekregen om de titels ook elders in de gemeente in te zetten. Financieel gezien drukken de titels daarmee niet op de exploitatie van Den Hoek. Er zijn nadere afspraken gemaakt, indien Den Hoek niet tot ontwikkeling komt door een besluit van de provincie of van de rijksoverheid of door een juridische procedure bij de Raad van State. Tot 31 december 2015 bestaat dan de mogelijkheid om de titels terug te leveren en de betaalde koopsom terug te ontvangen. In het plan Den Hoek zijn wel vrije kavels opgenomen, zodat ook de mogelijkheid wordt geboden aan particulieren om in eigen beheer een vrijstaande woning te bouwen.

Flora en fauna

De quickscan Flora- en Faunawetgeving is uitgevoerd conform de daarvoor gestelde vereisten. De locatie is door middel van een veldinventarisatie onderzocht en er heeft een aanvullend vlermuizenonderzoek plaats gevonden. Op basis van de geringe hoeveelheid waarnemingen in het veld en de verspreidingsgegevens kan geconcludeerd worden dat het huidige agrarische gebied niet als waardevol leefgebied voor beschermde soortgroepen bestempeld kan worden. Dit mede gezien de waardevolle en beschermde gebieden in de nabije omgeving.

Het deel van het plangebied dat is gelegen in het dassengebied maakte in eerste instantie geen onderdeel uit van de planvorming. Om voor de watertoets te kunnen voldoen aan de vereiste berging is in een later stadium in dit deel van het plangebied een waterberging voorzien. Gezien de terreinkenmerken maakt het gebied naar alle waarschijnlijkheid deel uit van het secundair en/of primaire voedselgebied van de das en is er geen sprake van een of meer burchtlocatie(s). Zoals aangegeven, gaat het in het gebied om de aanleg van een waterberging. Gezien de voorgenomen natuurlijke inrichting hiervan zijn negatieve invloeden door het verkleinen van het leefgebied minimaal en kan het gebied mogelijk zelfs een meerwaarde bieden aan het leefgebied van de das (kwaliteitsverbetering). Om te zorgen voor voldoende beschermende maatregelen zal voor het leefgebied van de das nog wel een omgevingsvergunningstelsel worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Op basis van de bekende verspreidingsgegevens (RAVON, Natuurloket en Waarnemingen.nl) is qua reptielen alleen de hazelworm te verwachten. Door de planontwikkeling zal een deel van het leefgebied van hazelworm verdwijnen. Het blijkt echter dat de hazelworm zich goed kan aanpassen en handhaven in omgevingen die door de mens zijn of worden ingericht. Dit geldt voor groenzones, zoals parken en groenvoorziening, maar ook in tuinen. Aanvullend zal een deel van de planontwikkeling natuurvriendelijk worden ingericht in de vorm van wadi's en

een grote retentievijver waardoor eventuele negatieve invloeden op het leefgebied van de hazelworm worden beperkt.

Bodem

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is vastgesteld middels een uitgevoerd verkennend bodemonderzoek conform NEN5740. Dit betreft de rapportage 'Verkennend bodemonderzoek Plangebied Den Hoek te Helvoirt (AGEL adviseurs kenmerk 20080511-01 d.d. 4 oktober 2011).

Uit het uitgevoerde bodemonderzoek blijkt dat er sprake is van een voor bodemverontreiniging onverdachte locatie. Resumerend zijn in de bovengrond op het noordelijk deel maximaal licht verhoogde gehalten aan kwik aangetoond. Op het zuidelijk deel zijn plaatselijk in de bovengrond maximaal licht verhoogde gehalten aan PAK en PCB's aangetoond. Voor het overige zijn geen verhoogde gehalten aangetoond. In de ondergrond van het noordelijk deel zijn licht verhoogde gehalten aan nikkel aangetoond. Voor het overige zijn er geen verhoogde gehalten in de ondergrond aangetoond. De kwaliteit van de grond voldoet daarmee aan de functie wonen.

In het grondwater zijn op het midden en noordelijk deel van de locatie overschrijdingen van de tussen- en interventiewaarde voor nikkel aangetoond. In mindere mate komen barium en een enkele keer kobalt licht verhoogd voor. Naar aanleiding van de gemeten gehalten aan nikkel is voor de betreffende peilbuizen een herbemonstering van het grondwater uitgevoerd. Hierbij zijn de gehalten bevestigd. In tabel 5.1 van het onderzoek (zie ook bijlage 1 bij het bestemmingsplan) zijn de resultaten ten aanzien van zware metalen in het grondwater samengevat.

Bij in het verleden uitgevoerd bodemonderzoek zijn in de omgeving van de onderzoekslocatie eveneens verhoogde gehalten aan nikkel aangetoond. Dit betreft de locaties Helvoirtsestraat 30 en 38. Hierbij is aangegeven dat de herkomst van het nikkel in het grondwater waarschijnlijk een 'natuurlijke' oorspong heeft. Nikkel is namelijk van nature in de bodem aanwezig. De belangrijkste bronnen voor nikkel in het grondwater vormen het gebruik van dierlijke mest en kunstmest, atmosferische depositie en kwel. Door het in oplossing gaan van nikkel- en arseenhoudende pyriet door nitraat- en zuurstofuitspoeling kunnen gehalten zich ophogen. Aangezien er geen sprake is van een direct aanwijsbare oorzaak c.q. bron van verontreiniging is hierop geadviseerd om in overleg met de provincie Noord-Brabant na te gaan in hoeverre een nader onderzoek noodzakelijk en zinvol is en of bij het toekomstig gebruik beperkingen gelden.

In het Praktijkdocument Bodem 2007–2010, Uitvoering en procedures (Provincie Noord-Brabant, november 2007) wordt ten aanzien van niet antropogene verontreinigingen de volgende passage genoemd:

Verontreiniging niet veroorzaakt door mensen

Is er sprake van bodemverontreiniging zonder aantoonbare oorzaak vanuit menselijk handelen, dan is er geen sprake van een geval van bodemverontreiniging zoals bedoeld in de Wbb. Dergelijke situaties doen zich in Brabant op meerdere plaatsen, c.q. in meerdere gebieden voor. Als voorbeeld kunnen worden genoemd de gebiedsspecifieke verontreinigingen in het grondwater met zink en nikkel, maar ook met arseen, zoals deze op meerdere plaatsen in het grondwater binnen de provincie aanwezig zijn. Bij grondverzet is de meldingsplicht van de Wbb dan niet van toepassing.

Door de gemeente Haaren heeft in december 2009 afstemming met de provincie Noord-Brabant plaatsgevonden over de verhoogde nikkelwaarden. Hierin is het standpunt overgenomen dat het aannemelijk is dat er sprake is van een natuurlijke oorspong. Formeel zal dit op een later moment geverifieerd dienen te worden waarbij aangegeven is dat een eventuele sanering niet aan de orde zal zijn. Met de gemeente Haaren is afgestemd om navolging te geven aan het dwingende advies om na de bouw nogmaals het grondwater uit de peilbuizen te bemonsteren en te analyseren op nikkel. Dit is vooral bedoeld om zekerheid voor de toekomstige bewoners te verkrijgen en de nieuwe situatie vast te leggen. Immers kan door de bouwwerkzaamheden de kwaliteit van het grondwater beïnvloed worden.

Tevens wordt door de provincie geadviseerd om het advies, zoals opgenomen in de rapportage van het verkennend bodemonderzoeken, ter harte te nemen en de toekomstige bewoners te wijzen op deze verhoging, waardoor het water niet geschikt is als drinkwater, veedrenking en beregening. Hieraan wordt toegevoegd dat bij het beoogde gebruik van de bodem er geen significante risico's ten aanzien van de volksgezondheid of ecologie aanwezig zijn.

Geluidhinder

De Wet geluidhinder kent een systeem van voorkeursgrenswaarden en hogere grenswaarden. Volgens de Wet geluidhinder is voor de onderhavige situatie het college bevoegd tot het vaststellen van hogere grenswaarden. De gemeente Haaren heeft hiervoor een beleid vastgesteld. Bij het hogere waardebeleid gaat het om de afweging waar meer geluid op een woning wordt toegestaan en waar de geluidbelasting op een gevel niet hoog mag zijn. Hierbij dient wel te worden voldaan aan zekere ontheffingscriteria. Het ambitieniveau van het beleid van de gemeente Haaren gaat verder dan de Wet geluidhinder door het stellen van een lagere maximale ontheffingswaarde in nieuwe uitleggebieden. Aan de motivatie waarom het toestaan van een hogere waarde voor de ruim 20 woningen acceptabel wordt geacht, is in het akoestisch onderzoek voor Den Hoek (d.d. 1-5-2012, opgesteld door Agel Adviseurs) in hoofdstuk 6 uitgebreid aandacht besteed.

Externe veiligheid

Het groepsrisico is een maat voor de kans, dat door een ramp bij een activiteit met gevaarlijke stoffen een groep mensen, die niet rechtstreeks bij de activiteit betrokken is, tegelijkertijd omkomt. Deze maat is dus niet gericht op een bepaalde specifieke locatie of op een individuele persoon. Hiervoor geldt namelijk het plaatsgebonden risico. Voor het plaatsgebonden risico is een grenswaarde vastgesteld: geen kwetsbare objecten mogen worden gebouwd binnen de PR 10-6 contour van een risicobron. Deze grenswaarde kan aangemerkt worden als het algemeen geldende basis veiligheidsniveau. Aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Voor de spoorlijn Tilburg – s'-Hertogenbosch is geen PR 10-6 contour vastgesteld.

Een berekening van het groepsrisico beoogt een maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Op basis van de verkregen inzichten kan er bewuster worden omgegaan met risico's. Dit kan dan weer betrokken worden in de afweging bij de realisatie van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Het groepsrisico kan toenemen door uitbreiding van risicovolle activiteiten enerzijds en door het verhogen van de personendichtheid (bijvoorbeeld door woningbouw) binnen het invloedsgebied van de risicobron. Voor het groepsrisico zijn geen harde normen vastgelegd, alleen oriënterende waarden. In het BEVI en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zijn regels opgenomen over de verantwoording van het groepsrisico. Gemeenten en provincies moeten bij een toename van het groepsrisico een verantwoording afleggen over het genomen besluit.

Voor de beoordeling van de invloed van de ruimtelijke ontwikkeling in Den Hoek op de hoogte van het groepsrisico is voor een drietal scenario's een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Scenario 1 betreft de autonome situatie zonder nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, Scenario 2 betreft de toekomstige situatie met alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn en Scenario 3 is de toekomstige situatie zonder de invloed van het bestemmingsplan Den Hoek. Uit deze groepsrisicoberekeningen blijkt dat voor alle scenario's de oriëntatiewaarde ruim wordt onderschreden. Voor de autonome situatie, scenario 1, wordt de oriëntatiewaarde onderschreden met een factor 0,05, voor scenario 2 van 0,071 en voor scenario 3 van 0,054. Op basis hiervan kan gesteld worden dat de hoogte van het groepsrisico niet relevant is en als verantwoord aangemerkt kan worden. Zelfs als gevolg van de bijdrage van het plangebied Den Hoek blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde.

Gesteld kan worden dat er daarmee geen sprake is van een significante toename van het groepsrisico. In het concept Besluit transportroutes externe veiligheid is aangegeven dat de beoordeling van de hoogte van het groepsrisico als niet relevant aangemerkt kan worden wanneer de hoogte van het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Bij alle 3 de scenario's is hiervan sprake. In het kader van het algemeen belang kan gesteld

worden dat deze marginale toename van het groepsrisico als verantwoord kan worden aangemerkt.

Compensatieplan

Een compensatieplan ten behoeve van het compenseren van eventueel verloren gaande landschappelijke waarden is enkel verplicht wanneer toepassing gegeven wordt aan artikelen 4.2, 4.7, 4.8 en 4.9 van de Verordening ruimte Noord-Brabant 2011. De regels uit deze artikelen zijn niet van toepassing op de onderhavige ontwikkeling. Daarnaast worden relatief weinig waarden geschaad, waardoor een compensatieplan niet noodzakelijk is. In het kader van de provinciale Ruimte voor Ruimte regeling zijn verder bouwtitels aangekocht. De bijdrage van deze aankoop wordt gestort in een fonds dat financieel bijdraagt aan de kwaliteitsverbetering van het landschap. Inherent aan de werking van dit fonds is dat de concrete bijdrage als gevolg van het project Den Hoek niet direct in het landschap zichtbaar is.

8. F. en C. Chambille, Helvoirt

De geplande ontsluiting van Den Hoek is voor de bewoners van de bestaande woning aan de Helvoirtsestraat 42 onaanvaardbaar. Door aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg krijgen de woning en de tuin ook aan de zijkant een geluidbelasting van 60-65 dB waardoor het woon- en leefklimaat verslechtert. De ontsluitingsweg dient verder op grotere afstand van de spoorweg te worden gesitueerd om te voorkomen dat de luchtverontreiniging toeneemt door auto's die in de file staan wachten voor de spoorwegovergang. Door het aanplanten van bomen langs de nieuwe ontsluitingsweg wordt het zonlicht in de tuin weggenomen, terwijl aan de andere zijde een bouwwerk van 10 meter hoog de zon gaat weren.

Antwoord gemeente

Geluidhinder

Voor deze (bestaande) woning is de Wet geluidhinder niet van toepassing omdat de woning zich niet binnen een zone voor wegverkeer bevindt. Wegen met een maximum snelheid van 30 km/h zijn niet gezoneerd. Voor zowel de Helvoirtsestraat als de nieuwe ontsluitingsweg geldt een maximum snelheid van 30 km/h. In de context van een goede ruimtelijke ordening zal in situaties waarbij een toename van de geluidbelasting kan worden verwacht de geluidssituatie inzichtelijk moeten worden gemaakt. Om de wijziging in de geluidbelastingen inzichtelijk te maken is het akoestisch onderzoek uitgebreid met een analyse van de akoestische situatie ter plaatse van deze bestaande woning (zie versie d.d. 1-5-2012).

Uit de berekeningresultaten blijkt dat in de autonome situatie de hoogste geluidbelasting op respectievelijk de voor-, zij- en achtergevel 60, 61 en 57 dB bedraagt als gevolg van het railverkeer en 65, 61 en 37 dB als gevolg van het wegverkeer. De gecumuleerde geluidbelasting komt op respectievelijk 65, 62 en 53 dB. Na realisatie van het plan bedraagt de hoogste geluidbelasting op respectievelijk de voor-, zij- en achtergevel 58, 59 en 47 dB als gevolg van het railverkeer en 65, 61 en 49 dB als gevolg van het wegverkeer. De gecumuleerde geluidbelasting komt op respectievelijk 65, 62 en 50 dB. Uitgaande van de voor weg- en railverkeer gecumuleerde geluidbelastingen is er geen toe- of afname bij de voor- en zijgevel. Ter plaatse van de achtergevel neemt de gecumuleerde geluidbelasting met 3 dB af. Per saldo vindt er ter plaatse van deze woning dus een verbetering plaats van de akoestische situatie.

Luchtverontreiniging

Uit de notitie 'Verkeersontwikkeling Den Hoek' van Goudappel Coffeng van 20 april 2012 blijkt dat de langste wachtrij in de ochtendspits na realisatie van Den Hoek voor de noord-zuid richting toeneemt van 22 meter naar 25 meter. Voor de avondspits neemt de wachtrij toe van 52 meter naar 60 meter. De afstand van de spoorwegovergang tot aan de ontsluiting van Den Hoek bedraagt circa 70 meter. Dit houdt in dat op de ontsluitingsweg zelf geen wachtrij zal ontstaan.

Bezonning

Voor de bezonning geldt dat bij de inspraakreactie verwezen wordt naar de verkavelingstekening, waarin een indicatie van de inrichting van het openbaar gebied is gegeven. De drie bomen ten zuiden van het perceel Helvoirtsestraat 42 zijn daarom ook nog indicatief. Soort, grootte, ligging en exact aantal zijn nog nader te bepalen. Bij de soortkeuze zal te zijner tijd rekening gehouden worden met de uiteindelijke grootte van de bomen.

De bouwhoogte behorende bij het bouwvlak ten westen van perceel Helvoirtsestraat 42 bedraagt maximaal 10 meter. In het voorontwerp is dit bouwvlak voor hoofdgebouwen opgenomen tot aan de zijdelingse perceelsgrens. Om eventuele hinder te voorkomen wordt het bouwvlak op de verbeelding zodanig aangepast dat de grens ervan op minimaal 3 meter van de perceelsgrens komt te liggen. De afstand van dit bouwvlak tot de woning Helvoirtsestraat 42 is daarmee dusdanig groot dat de schaduwwerking van de in het bouwvlak te realiseren bebouwing niet zorgt voor een onevenredige aantasting van het woongenot.

9. Fietsersbond, Helvoirt

De toename van de verkeersbewegingen op de Helvoirtsestraat maken de situatie gevaarlijk, onveilig en onverantwoord. De Fietsersbond vindt dat er een viaduct voor langzaam verkeer onder de spoorlijn dient te worden aangelegd. Verder moet het realiseren van fietsstraten serieus overwogen worden. De Fietsersbond is bereid om mee te denken en adviseren over de voorzieningen. Ook de Fietsersbond wijst op de plannen voor een mogelijke toekomstige opstapplaats voor de trein in Helvoirt in het spoorplan van de FMP. Wellicht kan dit de aanleg van een viaduct gunstig beïnvloeden.

Antwoord gemeente

Voor wat betreft de effecten van de ontwikkeling van Den Hoek wordt verwezen naar het 'Verkeersonderzoek ontwikkeling Den Hoek'. Zoals onder A.1 verder is aangegeven, wordt er nog een nieuw ontwerp opgesteld voor het gedeelte van de Helvoirtsestraat vanaf de aansluiting van de nieuwe wijk tot aan de spoorwegovergang. Daarbij wordt rekening gehouden met een verkeersveilige ontsluiting voor voetgangers en fietsers in de richting van het centrum van Helvoirt. Gezien de te verwachten verkeersstromen is een viaduct onder de spoorlijn niet noodzakelijk. Daarnaast zijn er aanzienlijke problemen te verwachten bij een ruimtelijke inpassing van een dergelijk viaduct gezien o.a. de ligging van de bestaande woningen langs de Helvoirtsestraat. Ook zijn de kosten van de aanleg van een viaduct op geen enkele wijze nog door de planexploitatie van den Hoek op te brengen.

Wat betreft de mogelijke toekomstige opstapplaats van de trein in Helvoirt wordt verwezen naar het antwoord onder B.6.

10. D.G.J.M. van Vianen, Helvoirt

Tegenover de woning Helvoirtsestraat 30 ligt een bossage. Gewezen wordt op de afspraken die in het verleden zijn gemaakt met de vorige eigenaar van het perceel over de instandhouding van deze bossage. Ook met de gemeente zouden hierover afspraken zijn gemaakt. Gevraagd wordt bij het uitvoeren van het plan de langs het pad gelegen beukenhaag op het perceel te beschermen. Ook dient het pad te worden behouden naar het achtergelegen perceel (sectie D nr. 3315) dat in eigendom is bij de heer Van Vianen. Verzocht wordt vast te leggen dat er geen achteruitgang op de bestaande steeg zal worden gemaakt door de toekomstige eigenaren van de nieuwe woningen.

Antwoord gemeente

In de overeenkomst met de vorige eigenaar is vastgelegd dat de aanwezige sierbeplanting "zo lang en voor zover het in het kader van de realisering van het plan redelijkerwijs mogelijk is, zal worden gespaard en gehandhaafd en in elk geval worden gehandhaafd tot 1 augustus 1997". Deze bepaling biedt de gemeente dus de mogelijkheid de beplanting te verwijderen, indien dat voor de realisering van het plan nodig is. Verder is de afspraak gemaakt met de vorige eigenaar en kan de heer Van Vianen geen aanspraak op deze bepaling maken. De gemeente zal wel in overleg met de heer Van Vianen - en mogelijk de toekomstige eigenaar van het betrokken perceel - nadere afspraken maken over de terreinafscheiding.

De heer Van Vianen zal verder worden geïnformeerd over en betrokken bij de uitwerking van de te nemen maatregelen voor de realisatie van Den Hoek. Te denken valt aan de instandhouding en bescherming van de beukenhaag en de bereikbaarheid van zijn perceel sectie D nr. 3315. Alle nieuwe woningen in Den Hoek krijgen een aansluiting op een van de nieuwe woonstraten in het woongebied. Het is in principe niet de bedoeling dat er een ontsluiting voor auto's wordt gemaakt aan de achterzijde van de percelen die grenzen aan het pad dat vanaf de Helvoirtsestraat naar de woning van de heer Van Vianen loopt.

11. J.C.M.T. Tielemans, Helvoirt

Gevraagd wordt of de gemeente nog gebruik wil maken van het voorkeursrecht dat op het perceel (sectie D nr. 4719) is gevestigd. Wat wordt de bestemming van het perceel, als het bestemmingsplan Den Hoek wordt vastgesteld? Welke mogelijkheden zijn er om dit perceel of stukken daarvan te verkopen aan derden?

Antwoord gemeente

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan neemt de gemeenteraad ook een besluit over het laten vervallen van het voorkeursrecht op de percelen die geen deel uitmaken van het plangebied van Den Hoek. Op dit moment maakt het aangeduide perceel geen deel uit van het nieuwe woongebied. Het perceel behoudt in dat geval de agrarische bestemming uit het geldende bestemmingsplan Kom Helvoirt. Tot het moment dat het voorkeursrecht komt te vervallen moet het perceel bij verkoop eerst aan de gemeente worden aangeboden. De gemeente kan dan aangeven of zij al dan niet gebruik wil maken van het voorkeursrecht. Na het vervallen van het voorkeursrecht kan het perceel direct aan derden worden verkocht.

12. Het Groene Hart, Den Dungen

Voor een goede ruimtelijke ontwikkeling dient aangetoond te worden dat een ontwikkeling buiten de kom onvermijdelijk is, in de toelichting ontbreekt een harde toetsbare bewijsvoering dat binnen de kom geen ruimte zou bestaan voor het beoogde bouwprogramma. Verder dient aangetoond te worden dat de gekozen locatie van alle mogelijke locaties de minste schade met zich mee zal brengen. De nieuwe woonwijk wordt gebouwd op het laatste relict van het kenmerkende akkerbouwgebied op de dekzandrug en doet sterke afbreuk aan de dorpskarakteristiek. Daarnaast gaat de waardevolle overgangsgradiënt verloren naar de dallaagte van de Raamsche Loop en het Brokkenbroek. Er wordt in het ontwerp te weinig rekening gehouden met de bestaande kenmerken van het gebied (geomorfologie, hoogteligging en verkaveling). Er vindt aantasting plaats van de ecologische basisstructuur en verlies van een belangrijke gebiedskarakteristiek. Er is geen sprake van logische aansluiting bij de bestaande kom door de barrièrewerking van de spoorlijn. Gevraagd wordt daarom om een integraal locatieonderzoek voor alle kommen in de gemeente en om aanpassing van het ontwerp, indien de locatie Den Hoek als beste keuze geldt.

Antwoord gemeente

De behoefte aan nieuwe woningen is aangetoond in de bevolkingsprognoses en behoefteeramingen, zoals onder andere uitgevoerd voor de recent vastgestelde Woonvisie van de gemeente (zie hiervoor ook het antwoord onder B.7). De gemeente heeft vervolgens een nauwgezette afweging gemaakt tussen de verstedelijking van Den Hoek en het behoud van het aanwezige landschap. Bij ontwikkelingen buiten het bestaande stedelijke gebied wordt bij deze afweging, op basis van provinciaal beleid, het principe van zorgvuldig ruimtegebruik toegepast. Dit houdt in dat als nieuw ruimtebeslag nodig is dit alleen kan daar waar er gelet op de ruimtelijke kwaliteiten verantwoorde uitbreidingsmogelijkheden liggen. Dit zijn de in de Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 aangewezen 'zoekgebieden voor verstedelijking'. Gemeente Haaren maakt gebruik van één van de door de provincie Noord-Brabant aangewezen zoekgebieden. Het gebruik van één van deze zoekgebieden, Den Hoek, ontslaat de gemeente Haaren niet van de plicht te verantwoorden waarom de onderhavige ontwikkeling bijdraagt aan zorgvuldig ruimtegebruik. Deze verantwoording is daarom gegeven in de toelichting bij art. 2.1 en 3.3. Om het principe van zorgvuldig ruimtegebruik te

verduidelijken zal de toepassing van dit aspect nader worden gemotiveerd in de toelichting bij de behandeling van het provinciale beleid.

Inherent aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik is het kiezen van een locatie waar de beoogde ontwikkeling zo min mogelijk schadelijke gevolgen heeft voor het milieu. Conform art. 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft een uitgebreide toets aan omgevingsaspecten plaatsgevonden, daarnaast is het initiatief niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Uit de beoordeling van de onderzoeken naar diverse milieuaspecten zijn geen belemmeringen gebleken. Om te verduidelijken dat bij de onderhavige ontwikkeling de cultuurhistorische en landschappelijke aspecten van het plangebied zijn afgewogen, zal de paragraaf Cultuurhistorie worden uitgebreid.

Een integraal locatiekeuzeonderzoek maakt geen onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Een dergelijk onderzoek is o.a. uitgevoerd in het kader van het opstellen van de StructuurvisiePlus in 2004. Zoals weergegeven in de toelichting, is de onderhavige ontwikkeling passend binnen het beleid uit de StructuurvisiePlus. Er wordt geen nieuw locatieonderzoek uitgevoerd en het stedenbouwkundige plan zal niet worden aangepast.

13. L.C.H. van de Oetelaar, Helvoirt

Gewezen wordt op de ligging van de nieuwe woonbuurt tussen een spoorlijn en drukke verkeersweg en op de gevolgen voor het woon- en leefklimaat van de bestaande woningen. De huidige bebouwing is geen integraal onderdeel van de planontwikkeling. Het agrarisch achterland is alleen bereikbaar via de nieuwe ontsluitingsweg, zwaar verkeer zal de nieuwe wijk en de Helvoirtsestraat meer gaan belasten. Negatieve elementen en onderzoeken worden weggeredeneerd, gewezen wordt op de aanwezigheid van vleermuizen, de verslechtering van de luchtkwaliteit, het niet meenemen van de gevolgen van de verkeersbewegingen van de nieuwe wijk op de verkeersbelasting van de Helvoirtsestraat en de gebruikte akoestische tabellen uit de periode 2006/2008. De gemeente wordt verzocht de belangen van de huidige bewoners te behartigen en niet ondergeschikt te maken aan de nieuwe woonwijk. Gevraagd wordt om de bewoners op kleinschalig niveau te informeren over de nieuwbouwplannen. Aandacht wordt verder gevraagd voor de ligging en bouw van de nieuwe woningen grenzend aan de achtertuin van de insprekers, voor nader onderzoek naar de verkeersbelasting op de Helvoirtsestraat, voor het betrekken van de omwonenden bij de ligging en bouw van de nieuwe geluidswal en bij de aanleg van een nieuw wandelpad langs de Helvoirtsestraat waarvoor mogelijk grond van bewoners van de Helvoirtsestraat moet worden gekocht. Gewezen wordt op het negatief effect van de nieuwe wijk op de waardeontwikkeling van bestaande woningen.

Antwoord gemeente

Zie voor de ontsluiting van het achterland het antwoord van de gemeente onder A.4.

Luchtkwaliteit

Het effect op de luchtkwaliteit bij de bestaande woningen is behandeld in paragraaf 2.3.1 van het "Onderzoek luchtkwaliteit Bestemmingsplan Den Hoek te Helvoirt" opgesteld door AGEL adviseurs d.d. 20 december 2011". Dit onderzoek is als bijlage gevoegd bij het (voor)ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat op basis van de wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit het effect op de luchtkwaliteit als "niet in betekenende mate" beschouwd kan worden. Gewezen wordt daarbij op de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Uit de berekeningsresultaten blijkt verder dat de concentratie NO₂ en PM₁₀ ter plaatse van de woningen langs de drukste wegen binnen het plan, in alle zichtjaren, fractioneel hoger is dan de heersende achtergrondconcentratie. Tevens blijkt dat de concentraties in de loop der jaren zullen afnemen. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee voor wat betreft de omgeving van de ontwikkeling geen belemmering.

Vleermuizen

Er is verder een nader onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen in het plangebied. Er zijn drie controles uitgevoerd om vast te stellen of het plangebied als kraamkolonie wordt gebruikt door vleermuizen: op de avonden van 21 juni en 13 augustus en op de ochtend van 29 juni. In het

paarseizoen (vroeg herfst) zijn twee controles uitgevoerd om te kijken of het plangebied als paarverblijf wordt gebruikt door vleermuizen: 's avonds op 24 augustus en 9 september 2011. Conclusie van het onderzoek is geweest dat er geen verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied zijn waargenomen. Daarnaast zijn er geen vliegroutes of essentieel foerageergebied in Den Hoek aangetroffen. Daarom is er geen ontheffing noodzakelijk voor deze soortgroep. Wel is er mogelijk een verblijfplaats van hooguit enkele dieren aanwezig in het woonhuis van de Helvoirtsestraat 43, gelegen buiten het plangebied van Den Hoek. Het nader onderzoek naar vleermuizen is als bijlage toegevoegd aan de definitieve quickscan Flora- en Faunawet.

Geluidhinder

Wat betreft de gebruikte gegevens bij het akoestisch onderzoek wordt verwezen naar het antwoord onder B.5. Voor de bestaande woningen langs de Helvoirtsestraat is de Wet geluidhinder niet van toepassing omdat de woningen zich niet binnen een zone voor wegverkeer bevinden. Wegen met een maximum snelheid van 30 km/h zijn niet gezoneerd. Voor de Helvoirtsestraat geldt een maximum snelheid van 30 km/h. In de context van een goede ruimtelijke ordening zal in situaties waarbij een grote toename van de geluidbelasting kan worden verwacht, de geluidssituatie inzichtelijk moeten worden gemaakt.

Uit de verkeersgegevens van het rapport "Actualisatie akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai Bestemmingsplan 'Den Hoek' te Helvoirt", paragraaf 3.2 blijkt dat de toename van het verkeer 13% bedraagt in zuidelijke richting en 5% in noordelijke richting. Vertaald naar geluid bedraagt de toename 0,5 dB voor woningen zuidelijk van de ontsluiting en 0,2 dB voor woningen noordelijk van de ontsluiting. Deze toename kan als niet significant worden beschouwd. Dit kan worden gerelateerd aan de Wet geluidhinder die in het kader van een reconstructie van een weg (bijvoorbeeld als gevolg van de aanleg van een nieuwe wegaansluiting) alleen een toename van meer dan van 2 dB als significant beschouwd.

In het akoestisch onderzoek "Actualisatie akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai Bestemmingsplan 'Den Hoek' te Helvoirt" wordt rekening gehouden met de invoering van de toekomstige geluidproductieplafonds. Als maximale geluidbelasting wordt uitgegaan van de heersende waarde plus 1,5 dB werkruimte. Prorail heeft aangegeven dat voor de heersende waarde uitgegaan zal worden van de gemiddelde treinenloop over de jaren 2006 t/m 2008. Na invoering van de Invoeringswet geluidproductieplafonds medio 2012, zal Prorail wettelijk verplicht zijn zich aan de plafondwaarde te houden. Dit houdt in dat in de toekomst de geluidbelasting als gevolg van het railverkeer maximaal 1,5 dB hoger zal zijn dan gemiddeld over de jaren 2006 t/m 2008 aanwezig is geweest.

Informatie omwonenden

De omwonenden zullen worden geïnformeerd over en betrokken bij de uitwerking van de te nemen maatregelen voor de realisatie van Den Hoek. Te denken valt daarbij aan de herinrichting van de Helvoirtsestraat, de aanleg van de geluidswal en de woningbouw in het gebied.

Waardeontwikkeling woningen

Indien omwonenden van mening zijn dat hun woning minder waard is geworden, kunnen zij na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad bij de gemeente een verzoek indienen voor het toekennen van een planschadevergoeding. Dit verzoek wordt dan beoordeeld op de wijze, zoals vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening.

14. A. Verstijnen, Helvoirt

Aangegeven wordt dat een deel van de groenstrook langs de langzaam verkeersverbinding naar de Helvoirtsestraat op het perceel van inspreker ligt.

Antwoord gemeente

De verbeelding van het bestemmingsplan wordt aangepast waarbij het betreffende perceel buiten het bestemmingsplan wordt gehouden

15. J. van Iersel, Helvoirt

Gevraagd wordt de groenstrook bij de nieuwe ontsluitingsweg om te draaien. Dit scheelt 2 burens. Gevraagd wordt om aan de achterzijde grond te compenseren die mogelijk aan de Helvoirtsestraat moet worden ingeleverd.

Antwoord gemeente

Het omdraaien van de groenstrook zoals gevisualiseerd bij de inspraakreactie, doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteiten voor het gehele plan Den Hoek. Enerzijds blijft er slechts een zeer beperkte wegbreedte over voor de hoofdentree van het plangebied en wordt het uitnodigende gebaar van de wigvormige ruimte, gecombineerd met de verkeersstructuur daarmee teniet gedaan. Anderzijds wordt in de voorgestelde opzet de groenstrook geheel omsloten door privé-tuinen, waardoor de groenstrook in verband met beperkte mogelijkheden voor onderhoud, niet kan functioneren ten behoeve van de waterberging.

De mogelijke inlevering van grond aan de Helvoirtsestraat is alleen dan aan de orde, indien er sprake is van het onrechtmatig in gebruik nemen van gemeentelijke gronden. Van een compensatie in het plangebied Den Hoek kan daarom geen sprake zijn.

III. Conclusie

Naar aanleiding van de ingekomen inspraakreacties over het voorontwerpbestemmingsplan "Den Hoek" zullen in het ontwerpplan de volgende wijzigingen ten opzichte van het voorontwerpplan worden aangebracht:

- a. De tekst in bijlage 2 van de rapportage 'Milieuzonering en externe veiligheid' zal worden aangevuld met de nadere toelichting en conclusies, zoals hiervoor opgenomen onder II.B.4.
- b. Voor het leefgebied van de das wordt een omgevingsvergunningstelsel opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.
- c. Het akoestisch onderzoek is uitgebreid met een analyse van de akoestische situatie ter plaatse van de bestaande woning 42.
- d. Het bouwvlak voor de nieuwe woningen bij het perceel van de woning Helvoirtsestraat 42 wordt op de verbeelding zodanig aangepast dat de grens ervan op minimaal 3 meter van de perceelgrens komt te liggen.
- e. Om het principe van zorgvuldig ruimtegebruik te verduidelijken wordt de toepassing van dit aspect nader gemotiveerd in de toelichting bij de behandeling van het provinciale beleid.
- f. Om te verduidelijken dat bij de onderhavige ontwikkeling de cultuurhistorische en landschappelijke aspecten van het plangebied zijn afgewogen, zal de paragraaf Cultuurhistorie in de toelichting worden uitgebreid.
- g. De plangrens, zoals aangegeven op de verbeelding van het bestemmingsplan, wordt zodanig aangepast dat alleen die percelen binnen het plangebied liggen die gemeente al in eigendom heeft of nog verwerft vóór de vaststelling van het bestemmingsplan.

BIJLAGE MET INSPRAAKREACTIES

Behorende bij het Eindverslag inspraak voorontwerpplan “Den Hoek” d.d. 29 mei 2012

Inspraakavond voorontwerpbestemmingsplan "Den Hoek"

Naam:	J. de Krom
Adres:	Kastanjelaan 1
Telefoon:	0411642728
Emailadres:	Jdekrom@home-nl
Opmerking / vraag / reactie:	
	<p>Ik maak me zorgen om de geluidswal zoals die nu is gesitueerd.</p> <p>Het geluid gaat het dorp in, wat voor ^{meer} overlast (geluid) zal gaan zorgen.</p> <p>Ik begrijp dat er dempers komen, begroeiing komt op deze geluidswal maar dat zal een vermeerdering van geluidshinder niet voorkomen.</p> <p>Bestaande woningen gaan nu de lasten dragen aan van de nieuwbouw.</p> <p>Waarom is gekozen voor deze optie en de wal niet aan de andere kant geplaatst?</p>
	<p>* Voldoet de geluidsoverdracht vanaf het spoor zuidwaarts aan de de nieuwe wet Europese geluidsnorm.</p> <p>als gevolg van het geluidsscherm aan de noordkant wordt de last aan de zuidkant ver groot.</p>
	<p>* Kan ik de beschikking krijgen van het rapport waaruit blijkt dat de geluidsoverdracht voldoet aan de Europese norm.</p>

Burgemeester en wethouders van Haaren,

Postbus 44

5076ZG Haaren.

Helvoirt, 12 februari 2012

Betreft: Inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplan Den Hoek

GEMEENTE HAAREN
Zak

14 FEB. 2012

Document
Behandelaar

2671
leon

Geacht college,

Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid tot inspraak in het voorontwerpbestemmingsplan "Den Hoek" te Helvoirt.

Mijn zorg gaat uit naar de plaatsing van de geluidswal zoals getekend in het voorontwerp. Voor zover ik het kan beoordelen betekent dit een behoorlijke toename in geluidshinder voor Helvoirt-Zuid.

Na informatie ingewonnen te hebben tijdens de inspraakavond van afgelopen dinsdag is deze zorg niet afgenomen. Mij werd verteld dat raildempers en begroeiing van de geluidswal voldoende geluidwerend zouden zijn en dat rekening is gehouden met een toename van goederen- en treinvervoer de komende jaren. Toch zal alle geluid richting Helvoirt-Zuid gaan, zijn bovenstaande maatregelen wellicht wat geluiddempend maar ben ik niet overtuigd van het effect.

Mijn vraag aan u is of er gedacht wordt aan een tweede geluidswal aan de zuidkant van de spoorlijn zodat het geluid naar boven kan i.p.v. het dorp in.

In hoeverre kan ingeschat/berekend worden wat de toename van het treinverkeer wordt. Over hoeveel jaar wordt dit berekend? Worden deze berekeningen aangepast naar gelang de tijd waarin gebouwd wordt verstrikt en treinverkeer wellicht meer toeneemt dan verwacht is?

Verder wil ik u vragen of er een rapport ligt waarin duidelijk blijkt dat de geluidsoverdracht in het bestaande plan voldoet aan de nieuwste Europese normen.

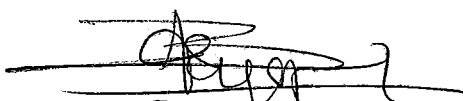
Graag zie ik een antwoord uwerzijde tegemoet,

Met vriendelijk groet,

Annie de Krom,

Kastanjelaan 1

5268ca Helvoirt.



VAN BALKOM
HELVOIRTSESTRAAT 31
5268 BA HELVOIRT
TEL. 0411 - 645009
FAX 0411 - 645013

24 FEB. 2012

Document
Behandelaar

2866
RS/Leon T

Helvoirt, 23 februari 2012

Aan het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Haaren
Postbus 44
5076 ZG Haaren

Geacht college,

Met grote zorg en verbazing nemen wij kennis van de invulling van het bestemmingsplan voor wonen in 'Den Hoek' in dorp Helvoirt van de Gemeente Haaren.

Onze zorgen richten zich vooral op de consequenties van de verkeerstoename op de veiligheid en op de afwikkeling ervan in de Helvoirtsestraat en in de Torenstraat.

Daarnaast heerst-gezien de ontwikkeling van de bevolkingsaanwas en de realiteit van de huizenmarkt bij ons het idee dat met het ontwikkelen van Den Hoek als bouwlocatie een onomkeerbare wissel wordt getrokken op een investering die op termijn onoverzienbare financiële lasten met zich meebrengt.

Tenslotte zullen wij als bewoners van Helvoirtsestraat 31 het meeste overlast krijgen van het in- en uitrijdende verkeer. De druk op ons woongenot is de laatste jaren al dusdanig toegenomen vanwege uitbreiding van het transportbedrijf aan de achterzijde en de bestemming van een deel van ons perceel ten behoeve van verkeer ter rechterzijde dat daarmee een grens bereikt is. Bezwaren hierover maken past op dit moment nog niet in de inspraakprocedure. We zullen daar in de vervolgfase zeker op terugkomen.

Wij willen hier in de eerste plaats aangeven dat wij gesteld zijn op de leefbaarheid van ons dorp. Nieuwbouw, zeker voor jongelui, hoort daarbij. Daarbij is van groot belang te kijken naar veiligheid, locatie en noodzaak. Wij menen dat met name de verkeersveiligheid ernstig in het geding is in het voorliggende plan. U heeft de ambitie om minstens 170 woningen te bouwen in Den Hoek. Uit informatie blijkt dat rekening gehouden moet worden met 5 a 6 verkeersbewegingen voor elke woning. Dat betekent een toename van het aantal verkeersbewegingen tussen de 800 en 1000. Momenteel hebben wij dagelijks voor ons huis te maken met tientallen keren een file van auto's, die vaak reikt tot aan de Industrieweg. De beoogde uitgang/ingang tot de nieuwe wijk ligt halverwege een dergelijke file. Het hoeft geen betoog dat dit onmogelijk is en dat dit gaat leiden tot levensgevaarlijke verkeerssituaties en langdurige verkeersopstoppingen. Het is te verwachten dat het op de Nederlandse spoorwegen steeds drukker zal worden. Dat betekent vaker dichte spoorbomen. Het is te verwachten dat het verkeer ook in andere richtingen zijn weg gaat zoeken.

Ook voor het langzaam verkeer (fietsers, wandelaars e.d.) wordt het er niet veiliger op. Een uitgang/ingang juist op deze plek vraagt om problemen. Andere wijken in dorp Helvoirt met een vergelijkbare omvang zoals Broekwal en Molenheike beschikken over meerdere wegen voor de

verkeersafwikkeling en doorstroming. Dit blijkt - zeker bij de wijk Broekwal, die afwikkelt aan de Torenstraat - geen overbodige luxe te zijn. Met de omvang van deze nieuwe wijk zijn minimaal twee mogelijkheden om met de auto in en uit te komen noodzakelijk.

Wij vragen ons in dit kader ook af of er rekening is gehouden met hetgeen wordt geschreven in het spoorplan. (<http://www.mobiliteitnederland.nl/pdf/201106/Het%20Nieuwe%20Spoorplan.pdf>) Dat behelst onder meer om in Helvoirt een opstapplaats voor de trein te maken. Mogelijk dat vroegtijdig overleg met de spoorwegen kan leiden tot de aanleg van een langzaamverkeertunnel naar het centrum van dorp Helvoirt.

Bewoners van Helvoirt - zeker die van de Torenstraat en Helvoirtsestraat - ervaren iedere dag de drukte van deze wegen. Het gaat hier om een doorgaande weg met veel zwaar verkeer. Dit zware verkeer is vooral afkomstig van het Industrierrein en van het verderop liggende transportbedrijf Maurang. Daar het bouwplan Den Hoek fasengewijs zal worden uitgevoerd zal daar in de loop van vele jaren ook veel (zwaar) bouwverkeer bij komen.

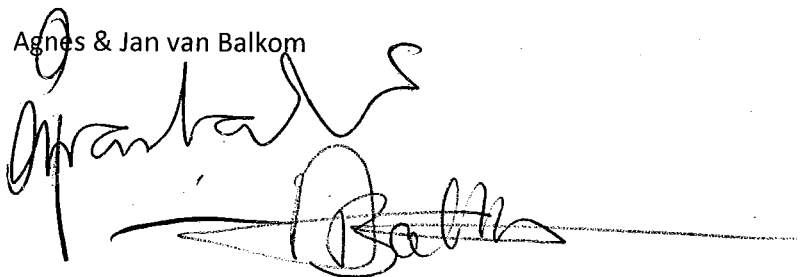
Door het voorliggende plan, met slechts een weg voor verkeersafwikkeling, zal dit probleem toenemen en tot grotere onveiligheid leiden. In de voorliggende plannen zijn daar geen extra maatregelen voor getroffen.

Naast veiligheid willen wij in deze zienswijze enkele andere zaken aankaarten. Zoals wij aangeven zijn wij gesteld op de leefbaarheid van ons dorp en dat betekent dat verjonging en vernieuwing ruimte moet krijgen. Uit demografische gegevens blijkt echter dat de komende decennia de bevolkingsaanwas zal stremmen. Daarnaast is er een zekere groei van het aantal jongelui dat in de stad wil wonen waar te nemen. Ook de moeilijke financiële tijd waarin we leven en de malaise op de woonmarkt zijn er de oorzaak van dat bouwplannen in stad en land niet worden uitgevoerd. Het zou getuigen van meer realiteitszin om eerst in te zetten op het realiseren van kleinschaliger bouwplannen – ook voor jongeren en starters – op plekken die qua infrastructuur minder geld en een kleinere aanslag op bestaande natuurgrond vergen.

Wij horen graag hoe u onze zienswijze gaat opnemen in het bouwbeleid van de gemeente Haaren in het algemeen en de plannen voor bouwen in Den Hoek in het bijzonder.

Met hoogachting en vriendelijke groet

Agnes & Jan van Balkom

The image shows two handwritten signatures in black ink. The first signature is on the left and appears to be 'Agnes van Balkom'. The second signature is on the right and appears to be 'Jan van Balkom'. Both signatures are written in a cursive, flowing style.

27 FEB. 2012

Document 2875

Behandelaar Leo Timmermans



Hoge Raam 5
5268 KK Helvoirt
lnmh@planet.nl

Aan het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Haaren
Postbus 44
5076 ZG Haaren

Betreft: Zienswijze Voorontwerpbestemmingsplan Den Hoek

Haaren, 25 februari 2012

Geacht College,

De gemeente Haaren profileert zich als een groene gemeente. Als we echter de bouwplannen zien die in onze gemeente op stapel staan betekenen die een forse aantasting van het groen zowel binnen als buiten de dorpskernen. We kunnen ons dan ook niet aan de indruk onttrekken dat maar lukraak allerlei bouwlocaties ontwikkeld worden die gebaseerd zijn op een verouderde structuurvisie uit 2004. LNMH heeft echter grote vraagtekens bij het realiteitsgehalte van de diverse plannen. Dit geldt met name voor het plan Den Hoek. Dat hadden we al in 2004 maar zeker ook anno nu.

De omstandigheden anno 2012 zijn heel anders dan in 2004. Vele huizen staan op dit moment te koop in de gemeente en de (financiële) mogelijkheden van mensen om een huis te kopen zijn beperkt. Graag vernemen wij van het college of de verwachtingen waarop het plan Den Hoek is gebaseerd zijn geactualiseerd naar de huidige tijd?

En op welke wijze de geplande woningbouw voor de komende tien jaar is afgestemd met de bouwplannen in de omliggende gemeenten?

En welke financiële risico's loopt de gemeente als de verkoop van woningen trager verloopt dan gepland? (worst case scenario)

Woningbouwbehoefte

Wij hebben grote twijfels over de door de gemeente geschetste woningbouwbehoefte. Niet alleen omdat een actuele onderbouwing ontbreekt, maar vooral ook omdat wij ons afvragen of het wel reëel is te streven naar een evenwichtige leeftijdsopbouw.

In de toelichting (blz. 20) wordt onder het kopje "Conclusie beleid" een verbinding gelegd tussen de stelling dat er in de afgelopen jaren nauwelijks gebouwd is en de uitstroom van inwoners. Wij vertrouwen dat de stelling dat er nauwelijks gebouwd is gebaseerd is op de afgegeven bouwvergunningen en wij zouden gaarne kennis nemen van een overzicht dienaangaande. Daarnaast is het ons niet duidelijk waarop de stelling gebaseerd is dat de uitstroom van inwoners in belangrijke mate het gevolg is van het uitblijven van nieuwbouw. Zijn er interviews gehouden met vertrekkende inwoners? Gaarne zouden wij hier meer duidelijkheid over krijgen.

Het argument dat gebouwd moet worden omdat het bevolkingsaantal van de gemeente Haaren krimpt kan wat ons betreft niet als onderbouwing worden gebruikt om nieuwe bouwplannen te ontwikkelen. In een rapport van het Landbouw Economisch Instituut van Wageningen UR uit

2010 wordt gesteld : accommoderen is beter dan bestrijden. Deze stelling wordt als volgt toegelicht:

“Waar bestuurders geneigd zijn te denken in termen van groei, zal krimpbestrijding een natuurlijke reactie zijn, die zich bijvoorbeeld uit in het bouwen van woningen voor nieuwe bewoners. Als omliggende gemeenten dezelfde strategie volgen, zal dit leiden tot onderlinge concurrentie en onrendabele investeringen. Verstandiger lijkt het om een denkomslag te maken en het krimpproces te accommoderen, vooral in situaties waarin sprake is van regionale krimp.

Een regionale samenwerking van gemeenten, woningbouwcoöperaties, projectontwikkelaars, makelaars en andere belangengroeperingen bij de totstandkoming van een regionale woonvisie en een regionale woningbouwprogrammering die rekening houdt met een dalende bevolking kan als een zinvolle aanpak van bevolkingskrimp worden bestempeld.”

Locatiekeuze

Waarom is gekozen voor Den Hoek als bouwlocatie? De keuze voor Den Hoek als locatie voor een omvangrijke dorpsuitbreiding is onvoldoende onderbouwd. Nergens blijkt dat meerdere locaties buiten de bebouwde kommen onderzocht zijn en op basis van welke overwegingen gekozen is voor de locatie Den Hoek. Elke verwijzing naar onderzoeksrapporten dienaangaande ontbreekt.

Aan het voor de provincie leidende principe “zuinig ruimtegebruik” wordt wel lippendienst bewezen, maar de praktische uitwerking roept veel vragen op. Zo wordt de onmogelijkheid om woningen binnen bestaand stedelijk gebied (inbreiding) te realiseren niet overtuigend onderbouwd (blz. 15).

Aantasting ruimtelijke structuren

In de toelichting bij het voorontwerp (blz. 15) wordt volkomen ten onrechte gesteld dat rekening gehouden is met de aanwezige ruimtelijke structuren en kwaliteiten en met landschappelijke verbindingen. Uitvoering van het plan zal juist leiden tot vernietiging van de bestaande structuren en nivellering van de huidige bodemopbouw. De aangeduide compensatie in de vorm van de zogenaamde “groene wiggen”, het retentiebekken en de “aanzet” tot een landschappelijke verbinding met Zwijnsbergen vormen in dit opzicht slechts een schamel geheel, dat niet in de plaats kan treden van de structuren en kwaliteiten van het gebied Den Hoek die teniet dreigen te gaan.

Bestuursovereenkomst.

In Den Hoek zijn 15 Ruimte voor Ruimte kavels gepland. Deze kavels zorgen ervoor dat het ruimtebeslag van plan Den Hoek (en dus de aantasting van het huidige gebied) veel groter is dan als deze kavels niet meegenomen waren in het plan. Hiervoor is een bestuursovereenkomst met de provincie gesloten. In de toelichting bij het voorontwerp wordt veelvuldig verwezen naar deze bestuursovereenkomst met de provincie. Deze overeenkomst vond in 2008 zijn oorsprong in het plan om in het kader van het reconstructieplan De Meierij een intensieve veehouderij aan de rand van het Helvoirts Broek te verplaatsen naar het LOG (landbouwontwikkelingsgebied) bij de Antwerpse Baan. Deze sanering gaat niet door en het LOG is inmiddels geschrapt. De vernieuwde bestuursovereenkomst van 2011 stelt de realisering van ruimte voor ruimte kavels ten behoeve van de provincie in het kader van de bouwplannen van de gemeente Haaren in Den Hoek centraal.

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat hier sprake is van een al dan niet (financiële) belangenverstrengeling tussen provincie en gemeente. Welke argumenten had de gemeente om deze bestuursovereenkomst af te sluiten. En waarom zijn de Ruimte voor Ruimte kavels in dit plan meegenomen. En wat de (financiële) consequenties zijn mochten

deze Ruimte voor Ruimte kavels niet verkocht kunnen worden. (In Tilburg komen de komende jaren ook tientallen Ruimte voor Ruimte kavels beschikbaar!!)

Daar komt nog bij dat uit de bestuursovereenkomst (art. 3) blijkt dat de gemeente pas een bedrag per ruimte voor ruimtekavel ontvangt vanaf het moment dat er 30 Ruimte voor Ruimtekavels zijn ontwikkeld. Geldt dit met terugwerkende kracht voor de 21 reeds eerder binnen de gemeente ontwikkelde Ruimte voor Ruimtekavels? Zo niet, dan kan het weleens heel lang duren voordat de gemeente een vergoeding ontvangt van de provincie.

Quickscan Flora- en Faunawet

De Quickscan Flora- en Faunawet (blz. 33-34 van de toelichting + bijlage 4) is nagenoeg geheel gebaseerd op van achter het bureau uitgevoerd onderzoek van diverse bronnen. Bij een uitbreidingsplan van een omvang als Den Hoek kan daarmee niet volstaan worden zou een kartering van flora en fauna in het veld moeten hebben plaatsgevonden. Dit is des te meer van belang nu uit de quickscan blijkt dat er slechts uiterst fragmentarische gegevens van het gebied bekend zijn, te weten waarnemingen van slechts 3 plantensoorten en 3 vogelsoorten. Voorts wordt niet vermeld dat tenminste een deel van het gebied tot het leefgebied van de Das behoort. En dat terwijl twee gedeelten van het plan in het bestemmingsplan Buitengebied nota bene de aanduiding “specifieke vorm van agrarisch met waarden – dassenleefgebied” hebben!

Na de vaststelling dat het plangebied mogelijk geschikt is voor de Hazelworm volgt de merkwaardige opmerking dat de geplande ontwikkeling het leefgebied van de Hazelworm echter niet negatief verandert, omdat er in de omgeving voldoende alternatief leefgebied aanwezig is. De geplande ontwikkeling zal het gebied immers per definitie volkomen ongeschikt maken als leefgebied voor de Hazelworm en ook andere soorten!

Milieu overschrijdingen

In de paragraaf over de bodem (blz. 25-26) wordt geconcludeerd dat de concentratie nikkel de interventiewaarde overschrijdt, waardoor op basis van de Wet bodembescherming een nader onderzoek noodzakelijk is. Deze wettelijke verplichting wordt echter zonder meer aan de kant geschoven, omdat de herkomst van de verontreiniging niet duidelijk is! LNMH pleit voor nader onderzoek naar de herkomst van de verontreiniging en op welke wijze sanering mogelijk is.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat – rekening houdend met uitvoering van geluidbeperkende maatregelen - bij niet minder dan 20 woningen de toelaatbare grens van 55 dB overschreden wordt en bij 1 woning zelfs de grens van 60 dB (blz. 35-37). Het voornemen van de gemeente om deze overschrijdingen af te dekken met ontheffingen maakt de onaanvaardbaarheid van de geluidsoverschrijding er niet minder op. Dit is een louter procedurele maatregel zonder feitelijke verbetering van de ongewenste geluidsoverschrijding.

In de paragraaf over de externe veiligheid wordt vastgesteld dat er door de ontwikkeling van het plangebied een toename plaatsvindt van het groepsrisico, terwijl geen invloed uitgeoefend kan worden op de aanwezige risicobronnen (blz. 41). De mogelijkheid om de personendichtheid te verlagen en daarmee de verkaveling te wijzigen wordt echter zonder omwegen om financiële redenen van de hand gewezen. LNMH is echter van mening dat de veiligheid van bewoners te allen tijde voorop moet staan en pleit er daarom voor dat het plan zodanig wordt aangepast dat het groepsrisico niet toeneemt.

Natuurcompensatie

De bestuursovereenkomst met de provincie biedt weinig duidelijkheid over de natuurcompensatie als gevolg van de woningbouw. De considerans van de bestuursovereenkomst bevat in dit opzicht slechts een "overweging" dat de provincie verwacht dat de gemeente opbrengsten uit de realisering van de locatie Den Hoek inzet voor de financiering van de gebiedsontwikkeling Helvoirts Broek, of als dat niet mogelijk blijkt in de gebiedsontwikkeling Brokkenbroek of Raamse Loop. In de overeenkomst zelf (art.4) is slechts sprake van de vage aanduiding "kwaliteitsimpuls voor het landelijk gebied". Ook de toelichting bij het voorontwerp (blz. 13) is vaag over de bijdrage aan het landschapsfonds ter compensatie van de schade die het plan betekent voor het landschap. Een compensatieplan met concrete bedragen en te realiseren projecten ontbreekt. Het is ook onduidelijk of met de hier vermelde "financiële bijdrage" die in het landschapsfonds gestort wordt op de inkomsten uit de ruimte voor ruimtekavels bedoeld wordt of in bredere zin op de in de Verordening Ruimte verplicht gestelde financiën voor kwaliteitsverbetering van het landschap.

LNMH is daarom van mening dat tegelijkertijd met het bestemmingsplan Den Hoek er een concreet compensatieplan moet worden vastgesteld.

Daarnaast stelt de gemeente dat de aantasting als gevolg van de vijftien Ruimte voor Ruimtekavels niet hoeft te worden gecompenseerd. Is over dit standpunt overeenstemming met de provincie?

Los daarvan heeft de gemeente haar eigen verantwoordelijkheid in het kader van de Wro. Deze eist dat het nieuwe bestemmingsplan een goede ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg heeft.

In de toelichting (blz. 13) wordt door de gemeente kort door de bocht geconcludeerd dat in het verleden gesloopte agrarische bebouwing automatisch bijdraagt aan de kwaliteitsverbetering van het landschap die de Verordening Ruimte als eis stelt. Maar omdat het volstrekt onbekend is waar en welke agrarische bedrijfsgebouwen gesloopt zijn, valt niet na te gaan of aldaar daadwerkelijk sprake is van een kwaliteitsverbetering van het landschap.

LNMH heeft echter het standpunt dat vanwege de reden dat Ruimte voor Ruimtekavels voor een substantiële ruimtelijke kwaliteitsverslechtering in het gebied zorgen (wat de gemeente ook erkent), de gemeente wel degelijk voor compensatie dient te zorgen.

Afsluitend

Uit het bovenstaande zal het duidelijk zijn dat LNMH niet alleen grote bezwaren heeft tegen de voorgenomen aantasting van het buitengebied maar ook grote twijfels heeft over de onderbouwing van de in het voorontwerp geschetste c.q. gesuggereerde woningnood. Dit gecombineerd met de gevolgen van de financiële en economische crisis brengt ons tot de oproep aan de gemeente om af te zien van de voorgenomen aantasting van het buitengebied Den Hoek.

(Woningbouw)problemen voor jongeren en starters zijn ook op andere wijze op te lossen.

Tot slot willen wij u ook verwijzen naar de reactie van het Groene Hart Brabant en deze ook als onderdeel van onze reactie te beschouwen.

Met vriendelijke groeten,

J. Martens

Voorzitter Stichting Landschap, Natuur en Milieu Haaren

c/o P. J. Vermeer, secretaris

27 FEB 2012

nr 2918
ontvangen

Leon Timmerman

Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haaren
Postbus 44
5076 ZG HAAREN

Helvoirt, 26 februari 2012

Onderwerp: Inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan "Den Hoek"

Geacht College,

Bij bestudering van de Toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan en de daarbij gevoegde onderzoeksrapporten betreffende de milieuhygiënische en planologische aspecten van de voorgenomen realisatie van "Den Hoek" wordt duidelijk dat de overheid een veelheid aan eisen stelt bij het realiseren van een nieuw woongebied. Dit ter verzekering van een goed woon- en leefklimaat aan de toekomstige bewoners van dat woongebied. Om aan het vereiste woon- en leefklimaat te voldoen, zijn in het voorontwerpbestemmingsplan de daartoe te treffen voorzieningen opgenomen.

Uit het hiervoor vermelde valt af te leiden dat de overheid een goed woon- en leefklimaat voor alle inwoners van Nederland uiterst belangrijk vindt, dus ook voor de inwoners die al aan de randen van het nog te realiseren woongebied "Den Hoek" wonen. Echter uit de ter inzage gelegde stukken blijkt **niet** dat uw college bij de realisatie van het aan de orde zijnde nieuwe woongebied rekening heeft gehouden met de gevolgen daarvan op het woon- en leefklimaat van de inwoners aan de Helvoirtsestraat.

Immers uit figuur 5.1 met de gecumuleerde geluidbelastingen rail- en wegverkeer op 1.50 meter hoogte op pagina 26 van bijlage 6 Akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkant van de woning aan de Helvoirtsestraat 42 een geluidsbelasting tussen 65 en 70 dB heeft en deswege zonder meer al in de klasse "slecht" valt onder te brengen. Achter bedoelde woning heerst thans nog "relatieve" rust. Nu uw college de ontsluitingsweg vanuit het nieuwe woongebied "Den Hoek" op de Helvoirtsestraat pal naast het perceel van bedoelde woning laat lopen, komt ook de zijkant van die woning in voornoemde klasse "slecht" te vallen. Zelfs het hele huis en de tuin komen nagenoeg helemaal in de klasse "tamelijk slecht" met een geluidsbelasting van 60-65 dB te liggen. Slechts een stukje achter in de tuin valt nog in de klasse "matig" met een geluidsbelasting tussen 55-60 dB. Dit alles heeft tot gevolg dat er niet gesproken kan worden van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op dat adres, laat staan van het door de overheid vereiste goede woon- en leefklimaat. Hieruit vloeit voort dat alleen al om dit onderdeel de huidige situering van de ontsluitingsweg van "Den Hoek" op de Helvoirtsestraat in het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan voor ons onaanvaardbaar is.

Voorts dient - met het oog op het voorkomen van nog meer luchtverontreiniging ter plaatse van het perceel Helvoirtsestraat 42 - de ontsluitingsweg op grotere afstand van de spoorwegovergang te worden gesitueerd. Immers de laatste jaren vormt zich regelmatig voor de gesloten spoorwegovergang een file van wachtende auto's tot voorbij genoemd perceel. Indien de ontsluitingsweg langs bedoeld perceel wordt gesitueerd, krijgen de bewoners niet alleen te maken met de uitlaatgassen van de wachtende auto's in de Helvoirtsestraat, maar ook met die van de auto's die op de ontsluitingsweg moeten wachten tot de file is opgelost. Die verhoging van de luchtverontreiniging doet eveneens afbreuk aan een goed woon- en leefklimaat.

Tot slot zijn in "Ontwerp Den Hoek" tussen de ontsluitingsweg en het perceel, gelegen aan de Helvoirtsestraat 42 drie bomen aangegeven. Wij merken op dat het planten van bomen en/of struiken die uiteindelijk hoger worden dan de ter plaatse aanwezig beukenhaag aan die zijde van het perceel het zonlicht uit de tuin houdt. Dit is te meer schadelijk voor het gewas nu aan de achterzijde van de tuin een bouwwerk van maar liefst tien meter hoogte de zon ook aan die kant gaat weren.

Wij vertrouwen erop dat uw college onze op- en aanmerkingen welwillend zal meenemen bij het aanbrengen van wijzigingen in het voorontwerpbestemmingsplan van "Den Hoek".

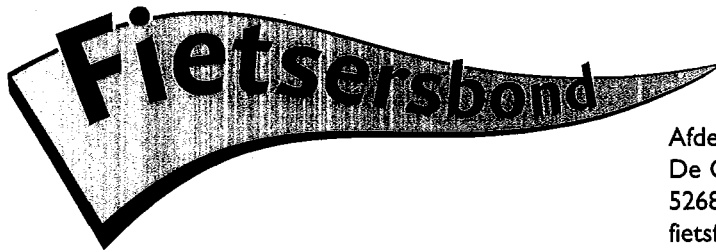
Hoogachtend,



F. Chambille
Helvoirtsestraat 42
5268 BB Helvoirt



C. Chambille - Pulskens



Afdeling Haaren:
De Gijzel 22
5268 CN Helvoirt
fietsforfun@wxs.nl

GEMEENTE HAAREN
Zaak

28 FEB. 2012

Document
Behandelaar: 2922

Leon T.

Helvoirt, 26 februari 2012

Aan het college van burgemeester en wethouders en gemeenteraad Gemeente Haaren

Geacht college en gemeenteraadsleden,

Op 14 december waren afgevaardigden van de Fietsersbond, afd. Haaren, aanwezig bij de presentatie van 'Blik op Helvoirt'. Tijdens informele gesprekken met diverse gemeenteraadsleden, projectontwikkelaars, brandweer, etc., namen wij met grote verbazing en met een nog grotere zorg kennis dat bij de invulling van bestemmingsplan 'Den Hoek' in dorp Helvoirt vooralsnog nagenoeg geen rekening wordt gehouden met de veiligheid van met name het langzaam verkeer (fietsers, wandelaars) vanuit Den Hoek naar het nieuwe centrum (waaronder de brede school) v.v. Tot zover het de Fietsersbond nu bekend is worden er geen speciale veilige voorzieningen getroffen voor het langzaam verkeer. Het enige waaraan momenteel wordt gedacht is het aanleggen van een tweezijdig fietspad in de Helvoirtsestraat, aan de kant van Den Hoek. De huidige verkeersdruk in Helvoirtsestraat, Torenstraat, Kastanjelaan (route naar school) is al schrikbarend hoog (ook i.v.m. het industrieterrein). Nog meer verkeersbewegingen maken de situatie nog gevaarlijker en is onverantwoord. De Fietsersbond vindt dit een onaanvaardbare en onveilige situatie en vindt dat er op zijn minst een langzaamverkeerviaduct onder de spoorlijn voor langzaam verkeer dient te worden aangelegd. De plaats van dit viaduct heeft als voorkeur ter hoogte van het pad dat straks langs de oude Dr. Landmanschool loopt. Tweede optie is het vervangen van de huidige spoorwegovergang Den Hoek in een langzaamverkeerviaduct.

Ook het realiseren van fietsstraten (wegen waar auto's te gast zijn) moet serieus overwogen worden vindt de Fietsersbond.

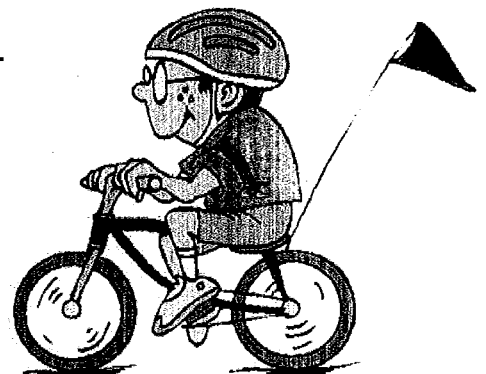
De landelijke Fietsersbond (www.fietsersbond.nl) is zeer deskundig op dit gebied en graag bereid om mee te denken en te adviseren om te komen tot de meest optimale voorzieningen.

Tevens zijn er plannen om in Helvoirt weer een treinstation/opstapplaats (RegioSprinters) te realiseren. Zie hierover: (<http://www.mobiliteitnederland.nl/pdf/201106/Het%20Nieuwe%20Spoorplan.pdf>) Een vroegtijdig overleg met FMN (Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland) kan de aanleg van een langzaamverkeerviaduct gunstig beïnvloeden.

De Fietsersbond gaat er van uit dat het voorontwerp wordt aangepast op bovenstaande zienswijze en daadwerkelijk rekening wordt gehouden met langzaam verkeer in Den Hoek en de Helvoirtse schoolkinderen in het bijzonder.

In afwachting van uw eerste reactie,
verblijven wij, met hoogachting en vriendelijke groet,

Fietsersbond, afd. Haaren:
Christ van Iersel, Hans Naaijken, John Vermeer



Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Haaren
postbus 44
5076ZG Haaren

GEMEENTE HAAREN
Zaak

28 FEB. 2012

Document
Behandelaar

2903

L. Timmermans

betreft; zienswijze bestemmingsplan DEN HOEK Helvoirt
datum; 27 februari 2012

Geacht College,

Hierbij brengen willen wij onze zienswijze inbrengen met betrekking tot het bestemmingsplan "Den Hoek" te Helvoirt.
Het betreft helvoirtsestraat 30 te Helvoirt.

Als eerste wil ik de gemeente complimenteren met het nieuwe plan, ziet er goed uit.

Mijn in te brengen zienswijze is;

1) Tegenover ons pand helvoirtsestraat 30 te Helvoirt is gelegen een bossage. Hierover zijn in het verleden afspraken gemaakt met de vorige eigenaar Dhr. Verhoeven. Deze bossage zou in stand blijven voor de woning helvoirtsestraat 30, voorheen eigendom van Dhr. Verhoeven. Het perceel waarop het bosje zich bevindt was destijds eigendom van Verhoeven en heeft dit aan de gemeente verkocht. Mij is door de verkopende partij toen ik onze woning aankocht medegedeeld dat hier goede afspraken over zijn gemaakt met de Gemeente om het bosje met de aanplant te behouden. De fam. Verhoeven en later toen wij eigenaar werden hebben altijd het onderhoud op eigen kosten uitgevoerd daar de gemeente hier geen voorziening voor had opgenomen. Langs de naar achter lopende pad, onze eigendom, staat een hoge beukenhaag op ons perceel, graag zien wij dat deze tijdens het uitvoeren van het plan goed wordt beschermd zodat deze haag geen schade oploopt.

2) Op mijn perceel loopt het pad naar achter, middels deze pad kan ik via de achtergelegen paden mijn perceel bereiken (op tekening aangegeven perceel sectie D nr. 3315) Nu is daar in het plan de WADI gepland, maar zodanig dat ik mijn achtergelegen perceel niet meer kan bereiken. Mijn zienswijze is om hier tenminste een pad er tussendoor te houden zodat ik mijn perceel kan bereiken zoals dit in het verleden altijd het geval is geweest. Ik heb dit destijds ook al aangegeven in een mondeling gesprek met dhr. Timmermans.

3) Graag zou ik vastgelegd willen hebben dat er geen achter uitgang zal worden gemaakt door de toekomstige eigenaren van de percelen die aan steeg grenzen.

Wij vragen U vriendelijk om onze zienswijze mee te nemen bij het maken van het ontwerp bestemmingsplan.

Uw reactie met belangstelling tegemoetziende verblijven wij,

met vriendelijke groet,

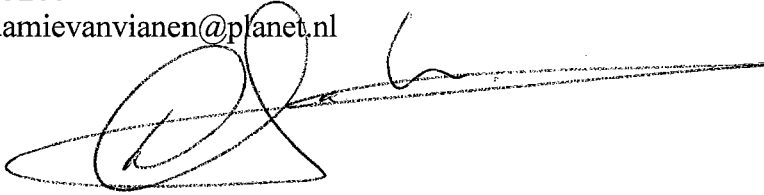
D.G.J.M. van Vianen

Helvoirtsestraat 30

5268 BB Helvoirt

06-51475200

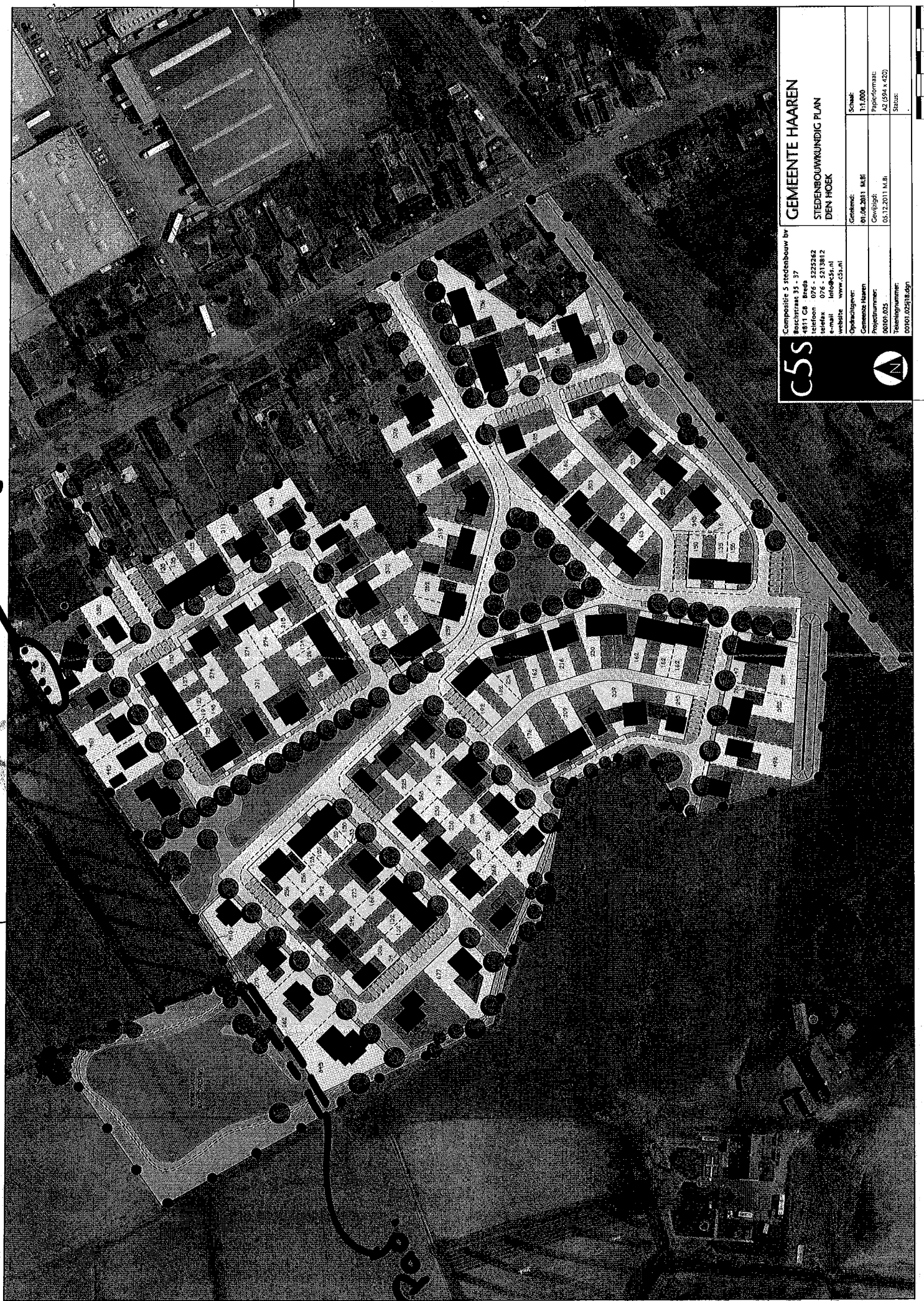
e-mail; damievanvianen@planet.nl

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

bijalge; copie plankaart met aangeven opmerkingen

Deze brief wordt ook per E-mail aan U gestuurd.

W. DE VRIES / L. V. DE VRIES



C5S



Compositie 5 stedenbouw by
 Boschstraat 35 - 37
 4811 CB Breda
 telefoon 076 - 5233582
 telefax 076 - 5213812
 e-mail info@c5s.nl
 website www.c5s.nl

GEMEENTE HAAREN
STEDENBOUWKUNDIG PLAN
DEN HOEK

Opdrachtgever:	Schakel:
Gemeente Haaren	T11.000
Projectnummer:	Paperformaat:
003091.025	A2 (594 x 420)
Tekeningnummer:	Status:
00301.02518.dgn	

0m 10m 20m 30m 40m 50m

Verceien in Eigenendom

Pool

28 FEB. 2012

Helvoirt, 27-02-2012

Document
Behandelaar

2919
~~W. de Vries~~
Leon J.

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

Betreft: reactie op voorbereidingen vaststellen bestemmingsplan Den Hoek in Helvoirt

Op 11 januari 2010 om 18.45 ben ik uitgenodigd om te verschijnen voor een hoorzitting van de commissie bezwaar- en beroepsschriften op het gemeentehuis in Haaren. (brief met kenmerk: UIT2009/6982/OS)

Tijdens die bijeenkomst werd duidelijk dat er door de gemeenteraad allang een besluit genomen was over de aanwijzingen in en rond het toekomstige woongebied Den Hoek, voordat mijn bezwaarschrift behandeld werd. Deze bijeenkomst had het karakter van mosterd na de maaltijd in gewoon Nederlands.

Ik heb echter tot nu toe nog steeds geen antwoord mogen ontvangen op mijn bezwaarschrift van of namens de voorzitter van de commissie de heer MR R Keuken. Ik heb dit als een vreemde manier van afhandelen beschouwd en hoewel ik me de lastige situatie voor de Gemeente Haaren kan voorstellen, is de zaak maar op zijn beloop laten geen fatsoenlijke manier van communiceren. Ik weet dus nog steeds niet wat de gemeente van plan is met de aanwijzing van perceel Helvoirt D 4719G000. Wil de Gemeente alsnog gebruikmaken van het opgelegde voorkeursrecht?

Er is nog nooit contact geweest met de gemeente Haaren of een vertegenwoordiger van de Gemeente om een gedeelte van mijn perceel te kopen ten behoeve van de ontwikkeling van het uitbreidingsplan.

Meer dan 15 jaar geleden ben ik benaderd door een projectontwikkelaar die voor eigen doeleinden op zoek was naar bouwgrond in "Den Hoek"

Ik ben tevens benieuwd wat de bestemming van perceel Helvoirt D 4719G00 wordt als het bestemmingsplan Den Hoek zoals dat nu ter inzage ligt, vastgesteld wordt.

Welke mogelijkheden blijven er voor mij over om dit perceel of stukken daarvan te verkopen aan derden?

Dit schrijven is geen bezwaarschrift tegen de vaststelling van het bestemmingsplan, maar een verzoek om opheldering en een antwoord op mijn bezwaar d.d. 29 september 2009.

Uw antwoord afwachtend

Met vriendelijke groet

J.C.M.T. Tielemans
Helvoirtsestraat 40
5268 BB Helvoirt

28 FEB 2012

vereniging voor natuurbehoud & milieubescherming in Midden- en Noord-Oost-Brabant ^{ontvangen}

LID: BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (BMF) - VERENIGING GROENE RING.
 MILIEUGROEPEN LANDRIJCHTING ST-OEDENRODE (MLO).
 ADRES: MILIEU COORDINATIECENTRUM MELIERX (MCM), POSTBUS:
 30 5275 ZC DEN DUNGEN, TEL/FAX 073 294 1808, POSTBANK 3072489

GEMEENTE HAAREN
 Zaak

Aan: Burgemeester en wethouders van Haaren

28 FEB. 2012

Datum: 28-2-2012

Betreft: Voorontwerp bestemmingsplan Den Hoek

Ons kenmerk: HAAREN.HOEK.2012

Document 2920
 Behandelaar

L. Timmermans

Geacht college,

Het ter visie gelegde voorontwerp bestemmingsplan geeft ons aanleiding tot de volgende reactie:

Den Hoek betreft een nieuwe buiten een bestaand komgebied gelegen uitbreidingslocatie. Zulk een buitenkomse uitbreiding gaat altijd ten koste van het omringende buitengebied en daaraan verbonden ruimtelijke kwaliteit.

Omdat de Wro voorschrijft dat een bestemmingsplan een goede ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg dient te hebben is strikt genomen zulk een uitbreiding ontoelaatbaar omdat een verdere afkalving van de groene ruimte niet als een goede ruimtelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt.

In geval die aanslag als onvermijdelijk kan gelden omdat hiermee een groot maatschappelijk doel mee gedicnd wordt waarvoor geen alternatieven voorhanden zijn, dan kan als goede ruimtelijke ontwikkeling gelden dat plan hetwelk de minste ruimtelijke schade met zich mee zal brengen. ('Goed' is dan het minst slechte plan).

Er zal dus aangetoond dienen te worden dat:

- a- een buitenkomse uitbreiding onvermijdelijk is en
- b- dat de gekozen locatie van alle andere mogelijke buitenkomse locaties de minste schade met zich mee zal brengen.

ad a: In de plantoelichting ontbreekt een harde toetsbare bewijsvoering dat binnen de komgebieden geen ruimte voor het beoogde te realiseren bouwprogramma zou bestaan.

ad b: Bij de locatiekeuze dient de lagenbenadering het uitgangspunt te zijn. (zie Rijks en provinciaal ruimtelijk beleid). Met name de onderste laag, de bodem, is hierbij in hoge mate sturend. In beginsel dient uitbreiding alleen op hogere gronden plaats te vinden en komen lagere vochtiger gronden niet voor bebouwing in aanmerking.

Daarnaast dient de structuur van de onderste laag met de daaraan verbonden cultuurhistorische kenmerken als inspiratiebron voor het stedenbouwkundig werk genomen te worden.

Uitgaande van de lagenbenadering kan vastgesteld worden dat Helvoirt op een cruciaal punt binnen de ecologische structuur van provinciaal en plaatselijk belang is gelegen. De huidige kom ligt ingeklemd tussen de dalgebieden van de Raamscheloop en het Helvoirtsbroek waarbij de hogere dekzandrug nagenoeg geheel bebouwd is. Er is nog slechts een klein restant van deze typerende dekzandrug overgebleven ten noorden van de spoorlijn. Dit landschapselement heeft daarom een grote waarde als laatste relict van het kenmerkende onbebouwde akkergebied op de dekzandrug. Het verlies ervan door intensieve bebouwing doet daarom sterke afbreuk aan de dorpskarakteristiek en dus ook de ruimtelijke kwaliteit van de kom als geheel.

Bovendien blijft de beoogde bebouwing niet tot het laatste dekzandrestant beperkt maar loopt deze ook door in het dal van de Raamsche loop en Brokkenbroek. In ieder geval gaat de waardevolle overgangsgradiënt vergaand verloren. Ook wordt de onderliggende bodemstructuur en die van de typerende verkaveling niet als uitgangspunt genomen zodat ook deze laatste strohalm om nog iets van de gebiedskenmerken vast te houden wordt losgelaten.

Er bestaan dus twee redenen om hier geen bouwlocatie te leggen; aantasting van de ecologische basisstructuur en verlies van een belangrijke gebiedskarakteristiek met negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit, ook die van het komgebied. We merken nog op dat het genoemde winstpunt van een logische aansluiting bij het komgebied niet opgaat omdat er een belangrijke ruimtelijke en functionele barrière ligt in de vorm van de spoorlijn. En zelfs als het wel waar zou zijn dan nog dient deze 'winst' te worden afgewogen tegen het verlies aan kwaliteiten en waarden zoals hiervoor zijn genoemd. Hetgeen echter niet heeft plaats gevonden zodat hier niet de vereiste zorgvuldigheid is betracht om zulk een ingrijpende aanslag op het gebied te kunnen rechtvaardigen.

Wij dringen bij u aan om alsnog tot een integraal locatieonderzoek over te gaan waarbij alle bestaande kommen van uw gemeente zijn betrokken. Door de lagenbenadering te hanteren zullen alle hogere gebiedsdelen rond de kommen als potentiële locaties naar voren komen. De ligging en invloed op de van wezenlijk belang zijnde structuren van de onderste laag en daar aan verbonden potentiële en actuele natuurbehouds- en ontwikkelingswaarden zullen dan groot gewicht in de schaal dienen te werpen bij de definitieve locatiekeuze(s).

Voorshands zien wij de beste kansen rond het komgebied van Haaren binnen de contour van de hoge akkerzone buiten de beekdalen en bufferzones daarlangs.

Verder verwijzen wij naar de bijlage en hetgeen door LMNH naar voren is gebracht en hier als onderdeel van deze reactie wordt ingelast.

Op grond van dit alles verzoeken wij u om de verdere ontwikkeling van het uitbreidingsplan voorlopig op te schorten en eerst een gedegen integraal locatieonderzoek te laten verrichten zoals dat hiervoor aan de orde is gekomen.

Hoogachtend,

J.J. van Hoeckel, secretaris
A.A. van Abeelen, voorzitter

1 bijlage

Bijlage 1

Pag 12:

Artikel 2.1:Zorgplicht ruimtelijke kwaliteit.

Sub a:

Stelling gemeente: de geplande woningen passen niet elders in de bestaande plannen.

Waaruit blijkt dat de realisering van de woningen niet binnen het huidige toegestane ruimtebeslag van het komgebied geheel of gedeeltelijk kan worden gerealiseerd?

Bij een totale bouwopgave van ca 900 woningen zal sowieso minstens een grote nieuwe uitbreidingslocatie noodzakelijk zijn. Dan kan het huidige plan daar maar beter bij gevoegd worden omdat daarmee een nieuwe ruimtelijke inbreuk kan worden vermeden.

Sub b:

Stelling gemeente; er ontstaat een nieuwe dorpsrand en heldere overgang naar buitengebied.

-Dat door het bestemmingsplan een nieuwe dorpsrand ontstaat is geen verdienste omdat deze ten koste gaat van de huidige dorpsrand en bovendien van vele hectares groen gebied.

-En dat geldt ook voor de nieuwe overgang van kern naar het landschap; hier wordt de ene overgang ingeleverd voor de andere maar wel ten koste van het bestaande landschap.

Uiteindelijk gaat het om een groot netto verlies van groen gebied

-De genoemde groene wiggen in het plan kosten extra hectares bestaand buitengebied en vergroten de gebiedsafkalving substantieel.

-Bovendien maken deze de overgang van komgebied naar buitengebied diffuus.

Het tegendeel dus van de beschreven heldere visuele relatie.

Sub c :

Stelling gemeente: planomvang past in zijn omgeving. (eis provinciaal beleid)

De planomvang past per definitie niet in zijn omgeving als het nieuwbouw in een bestaand open en groen gebied betreft. Intensieve gebiedsbebouwing tast en de ruimte en het groene karakter aan.

Artikel 2.2.: kwaliteitsverbetering van het landschap.

Landschappelijke schade als gevolg van het plan dient gecompenseerd te worden. (provinciale eis)

Stelling gemeente: de aantasting als gevolg van de 15 Ruimte voor Ruimtekavels hoeft niet gecompenseerd te worden.

-Er is niet aangetoond dat de ruimtelijke kwaliteitsverbetering als gevolg van het slopen van agrarische bebouwing in het kader van de Ruimte voor Ruimteregeling, opweegt tegen de nieuwe aanslag op de groene ruimte als gevolg van de 15 bouwkavels en daarvoor benodigde infrastructuur.

Van de 15 gesancerde bedrijven blijven wel de woonfuncties en infrastructurele voorzieningen gehandhaafd.

Daarnaast gaat het ook niet alleen om het kwantitatieve aspect maar ook om de ruimtelijke structurele effecten. Die zijn bij stal-saneringen in of nabij bestaande bebouwingsconcentraties heel beperkt.

Alleen een concreet onderzoek kan aantonen of hier werkelijk ruimtelijke winst die er toe doet te behalen valt.

-Bovendien dient de ruimtelijke/landschappelijke compensatie in de omgeving van het plan plaats te vinden. Het valt niet goed in te zien waarom dit wel voor gewone woningbouw geldt en niet voor de Ruimte voor Ruimte kavels. Dat deze wellicht elders een verbetering met zich hebben meegebracht is van geen betekenis voor het huidige nieuwe bestemmingsplan terwijl die kavels wel een substantiële ruimtelijke kwaliteitsverslechtering met zich meebrengen.

-De beschreven storting van een financiële bijdrage aan een landschapsfonds als substituuat voor compensatie is veel te vaag om vast te kunnen stellen dat van een adequate compensatie van de geschonden gebiedskwaliteiten sprake kan zijn.

Er dient eerst een voldoende compensatieplan gemaakt te worden. En het prijskaartje dat daaraan hangt zal de financiële bijdrage dienen te bepalen.

Alleen op die wijze kan veiliggesteld worden dat de compensatie werkelijk gerealiseerd zal worden.

Daar is overigens ook voor vereist dat dit compensatieplan geborgd wordt als onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan.

Artikel 3.5. Regels voor nieuwbouw van woningen.

Stelling gemeente: het bouwprogramma van ca 900 woningen tot 2010 is akkoord voor de provincie en zijn nodig om de bouwachterstand sinds 2000 in te halen.

Op dit moment overtreft de bestaande harde plancapaciteit voor woningbouw de werkelijke behoefte met 30%.

Dit zou dus tot een reducering van 30 % van de bouwprogramma's moeten voeren.

Dit geldt voor alle gemeenten in Brabant waar sprake is van overcapaciteit in de planning.

Om niet opgehelderde redenen wordt echter voor Haaren een uitzondering gemaakt. Daarvoor verwijst de planbeschrijving naar een hernieuwde bestuursovereenkomst tussen gemeente en provincie. Daarbij wordt verwezen naar de 15 bouwkaavel Ruimte voor Ruimteregeling.

Maar dat lijkt niet voldoende om de toegestane afwijking van 30 % te kunnen motiveren.

Opmerking:

De overeenstemming en instemming van de provincie met het gemeentelijke woningbouwbeleid is een puur kwantitatieve benadering van de bouwbehoefte en vormt slechts een aspect van de noodzakelijke integrale belangnafweging.

Opvallend afwezig is de betekenis van de huidige financiële crisis voor de beoogde 'inhaalslag'

Er ontbreekt een besef dat de druk voor het aanleveren van bouw kavels op de gemeente waarop het beleid zich baseert, tot voor kort zo groot was vanwege de gemakkelijke financiering door de banken en het uitzicht op een eeuwigdurende rente aftrekregeling.

Nu dat voorbij is, is het onvermijdelijk dat veel van de potentiële bouwers zullen afhaken of hun ambities van bouwomvang en kosten zullen bijstellen.

Het kan heel goed zo zijn dat er een slinke rem komt op de trend van woningverduunning die hoe dan ook sterk welvaartsbepaald is.

Het gaat nu niet langer alleen meer om het aanleveren van bouwruimten maar vooral op de problemen met het financieren van de bouwplannen en de bijstelling ervan aan de geringere koopkracht van de bouwbehoefteigen.

Daar kunnen wel eens heel andere getallen uitkomen dan de gemeente nu hanteert.

Het planontwerp nader bezien.

Het planontwerp dient te voldoen aan het provinciale beleid waarbij de onderste laag mede sturend is voor de gebiedsinrichting.

Kenmerkend hierbij is dat de bodemstructuur met name de hoog-laag ligging bepalend is waar wel en waar niet gebouwd zal worden.

Het afstemmen van een plan op de ondergrond heeft ook als voordeel dat er een unieke plaatsgebonden wijkstructuur zal ontstaan.

De aanwezige geomorfologische structuur (zie tekening 1)

Het gebied Den Hoek maakt onderdeel uit van een dekzandrug in noord-zuid richting (primaire richtingsoriëntering) welke het oostelijk gelegen Helvoirtbroek scheidt van het westelijk gelegen Brokken broek.

De weg Helvoirt- Nieuwkuijk loopt over het midden van de dekzandrug en vormt de waterscheiding .

Bijzonder is dat aan de westzijde van de dekzandrug naar verhouding grote insnijdingen zijn ontstaan als gevolg van afstromend oppervlaktewater.

Hierdoor ontstaat een oost-west (secundaire) oriëntering van de geomorfologische structuur.

Confrontatie van ontwerp-plan met de geomorfologische structuurkenmerken. (tekening 2)

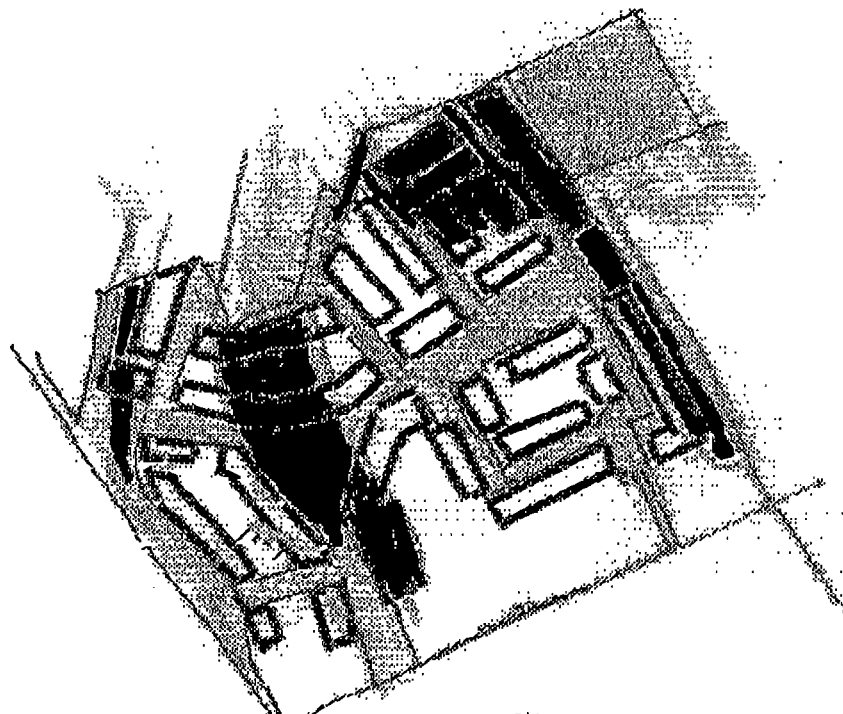
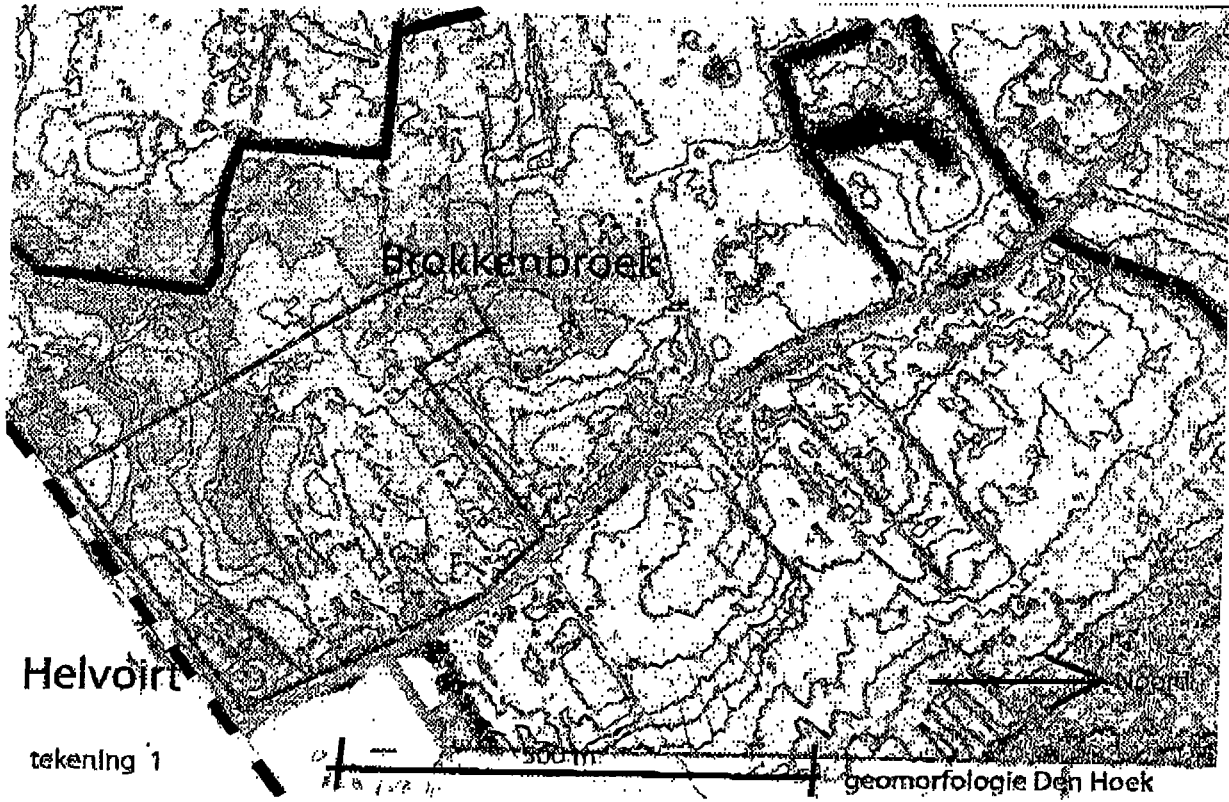
Projectie van het straten en bebouwingsplan laat zien dat dit niet is afgestemd op de kenmerkende geomorfologische gebiedsstructuur; de richting van straten en bebouwingspatroon speelt in hoofdzaak niet in op de oost-west richting. Ook de natuurlijke hoog-laag verschillen worden niet gerespecteerd door bebouwing en wegen in de lagere terreingedeelten. De verkavelingskenmerken worden eveneens genegeert.

De bestaande natuurlijke structuurkenmerken van de bodem en die van cultuurhistorische aard, worden daardoor vernietigd en dragen niet bij aan een typerende plaatsgebonden karakteristiek van de stedenbouwkundige opzet.

Conclusie:

Los van de kwestie of hier wel op de juiste locatie wordt gebouwd ,kan vastgesteld worden dat de gebiedsschade extra groot is door schending van de meest elementaire ontwerpregels aangaande het rekening houden met en het benutten van de bestaande ondergrondkenmerken.

Als de locatiekeuze als beste keuze zou kunnen worden aangetoond dan zal er in ieder geval een aangepast nieuw ontwerp dienen te komen.



Confrontatie ontwerpplan met geomorfologie

tekening 2

*L. C.H. van de Oetelaar,
Helvoirtsestraat 48
5268 BB Helvoirt.*

telefoon 0411-643416

29 FEB 2012

3293
ontvanger

Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Haaren,
Postbus 44 – Mgr. Bekkersplein 2,
5076 ZG Haaren

Helvoirt, 28 februari 2012

Betreft: reactie inspraak voorontwerp bestemmingsplan Den Hoek

Geachte Burgemeester en Wethouders,

Hiermede willen wij graag reageren op het voorontwerp bestemmingsplan Den Hoek dat van 19 t/m 29 februari 2012 ter inzage heeft gelegen op het gemeentehuis te Haaren. Met het bestemmingplan Den Hoek wordt invulling gegeven aan de behoefte om in de gemeente Haaren in een nieuwe buurt in deelgemeente Helvoirt woningen te creëren voor diverse doelgroepen.

In zijn algemeenheid constateren wij dat met de ontwikkeling van “Den Hoek” de slechtste en voor ons onbegrijpelijke keuze wordt gemaakt uit de uitbreidingsmogelijkheden die Helvoirt te bieden heeft. Met de ontwikkeling van plan Den Hoek wordt gekozen voor een woonwijk ingeklemd tussen de spoorlijn en een nu al overbelaste verkeersweg, bovendien geplakt aan een klein aantal reeds bestaande woningen.

Wij als bewoners ervaren dagelijks welke belastende effecten spoorlijn en drukke verkeersweg hebben op ons woon- leef comfort.. Dit zal met de bouw van de nieuwe wijk alleen maar toenemen.

Wij stellen vast dat de huidige bebouwing van de Helvoirtsestraat zowel esthetisch als qua planontwikkeling geen integraal onderdeel vormt van het bestemmingplan Den Hoek. Mocht u kiezen voor die uitvoering van dit plan zal verbetering van dit aspect o.i. een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

De nieuwe wijk heeft een agrarische achterland dat uitsluitend via de ontsluitingsweg bereikbaar zal zijn. Zwaar verkeer zal de nieuwe wijk belasten en de Helvoirtsestraat nog méér gaan belasten.

Wij hebben sterk de indruk dat alle negatieve elementen en onderzoeken worden wegeredeneerd. Concreet denken we hierbij b.v. aan de vleermuizen populatie die zich duidelijk aan de planzijde ophoudt. Wij zien herhaaldelijk waar deze dieren vandaan komen en heengaan. Ontkenning is o.i. niet mogelijk. Nader onderzoek zou derhalve op zijn plaats zijn. Luchtkwaliteit is gemeten enkel en alleen vanuit het nieuwe plan zonder rekening te houden met de reeds nu bestaand slechte luchtkwaliteit. Voor wat de verkeersbelasting van de Helvoirtsestraat betreft worden volgens uw uitleg de verkeersbeweging als gevolg van de nieuwe wijk niet meegenomen waardoor een verkeerde voorstelling van zaken ontstaat.

Akoestische tabellen uit de jaren 2006/2008 worden gebruikt. Wij twijfelen sterk aan de bruikbaarheid van deze metingen op dit moment en voor dit plan.

Als bewoners van de Helvoirtsestraat no 48 is het creëren van een woonwijk bijna letterlijk in onze achtertuin een ingrijpende verandering waarop wij objectief gezien niet zitten te wachten. Wij verwachten dan ook van onze gemeente dat bij de mogelijke verdere ontwikkeling van dit plan de belangen van de huidige bewoners ten volle worden gediend. Dit geldt o.i. uiteraard ook voor de andere bewoners aan de Helvoirtsestraat die betrokken zijn bij het plan Den Hoek.

Doel van deze reactie is derhalve de Gemeente Haaren te bewegen c.q. dringend te verzoeken daadwerkelijk en concreet de belangen van ons en andere bewoners van de Helvoirtsestraat te behartigen en dit niet ondergeschikt te maken aan het grote belang van een nieuwe woonwijk.

Het betreft hier een voorontwerp bestemmingsplan waar slechts in globale lijnen inzicht wordt gekregen in de concrete consequenties van de uitvoering van deze veelomvattende plannen. Daar komt bij dat in de voorlichtingsbijeenkomsten over dit plan herhaaldelijk werd aangegeven dat de plannen in een andere uitvoering gestalte zouden kunnen krijgen zo deze al moeten worden uitgevoerd. Dit maakt voor ons de inspraakprocedure moeilijk omdat we niet weten op welke feitelijke gegevens we het recht van inspraak kunnen doen gelden.

Wij vragen u hiermede om ons, als dichts bijzijnde betrokkenen, op kleinschalig niveau (persoonlijk of samen met andere buurtbewoners) in voor ons begrijpelijke taal en met duidelijke beelden te informeren over de uitvoering van de plannen en de consequenties. Vervolgens de voor- en nadelen van de uitvoering van deze plannen in voor ons begrijpelijke taal en beelden met ons te bespreken.

Naast het hierboven genoemde gaat het ons op dit moment en in dit stadium om onderstaande items van het voorontwerp bestemmingsplan;

- Nieuwe woningen worden gebouwd (bijna) in onze achtertuin. Alle aspecten t.a.v. de ligging en bouw van deze woningen t.o.v onze achtertuin zijn voor ons van zodanig belang dat wij hierin graag ons recht van inspraak willen effectueren.
- In het aangeboden voorontwerp wordt met een (nauwelijks leesbaar) rapport van 79 bladzijden, overigens geheel terecht, ingegaan op de belasting en de risico's van de spoorlijn. Volgens ons des te schrijnender dat nauwelijks wordt ingegaan op de in onze ogen onverantwoorde overbelasting van de Helvoirtsestraat. die in zijn huidige

situatie al een veel te hoge en soms levensgevaarlijke verkeersbelasting heeft. Wij vragen daarom om met soortgelijk onderzoek als voor de spoorlijn alle aspecten van de verkeersbelasting van de Helvoirtsestraat in beeld te brengen waaruit, ons inziens zonder twijfel, kan komen vast te staan dat naar haalbare alternatieven moet worden uitgezien.


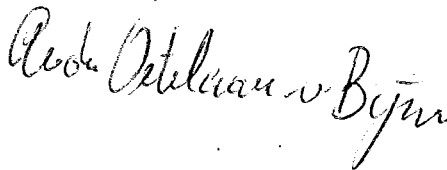
- Volgens het voorontwerp bestemmingplan is sprake van de aanleg van een geluidswal. Het zal u duidelijk zijn dat informatie over alle aspecten t.a.v. de ligging en de bouw van deze geluidswal voor ons, als naaste bewoner van de spoorlijn, van groot belang zijn. Wij worden hierin derhalve graag in een vroeg stadium betrokken. Uit ervaring stellen wij vast dat de effecten van het wonen, dicht bij een spoorlijn niet alleen leidt tot geluidoverlast doch evenzeer tot overlast van trillingen die de solide staat van gebouwen aantast.
- Blijkbaar is sprake van de aanleg van een nieuwe wandelpad langs de Helvoirtsestraat. Voor zover wij konden nagaan is hierover in het voorontwerp bestemmingsplan niets opgenomen. Uit de informatie die wij hierover hebben ontvangen is ons niet duidelijk geworden of hiervoor grond van de bewoners van de Helvoirtsestraat moet worden aangekocht. Graag worden we over e.e.a duidelijk geïnformeerd.
- Gezien ons huidige vrije onbebouwde achterland zal de ontwikkeling van uw plannen ongetwijfeld een negatief effect hebben op de waardeontwikkeling van onze woning. Het is in ons belang en hopelijk ook in het belang van onze gemeente deze effecten tot het minimum te beperken.

Uw reactie zien wij gaarne tegemoet.

Met vriendelijke groet,

L.C.H. v.d. Oetelaar

APAM v.d. Oetelaar Van Bijnen

voorontwerp bestemmingsplan "Den Hoek"

Van ad.verstijnen@ziggo.nl
Aan gemeente@haaren.nl
Cc
Datum 27 februari 2012 20:47:30

Mijne Heren.

Bij de inspraakavond hebben wij het voorontwerpbestemmingsplan gezien.

Wij wonen op de Helvoirtsestraat 34a, langs ons perceel is de fiets-voetverbinding gepland.

Op dit ontwerp ligt aan beiden kanten een groenstrook.

Een van die stroken, loopt gedeeltelijk over ons perceel.

Dit lijkt ons inziens niet de bedoeling.

mvg

Ad Verstijnen

Helvoirtsestraat 34a

5268BB Helvoirt

0411-642872

ad.verstijnen@ziggo.nl

Inspraakavond voorontwerpbestemmingsplan "Den Hoek"

Gemeente Haaren

Naam: Jan van Iersel

Adres: Helvoirtsestraat 46

Telefoon: 0411642602

Emailadres: jan en angelie@kpnplanet.nl

29 FEB 2012

3292
ontvangen

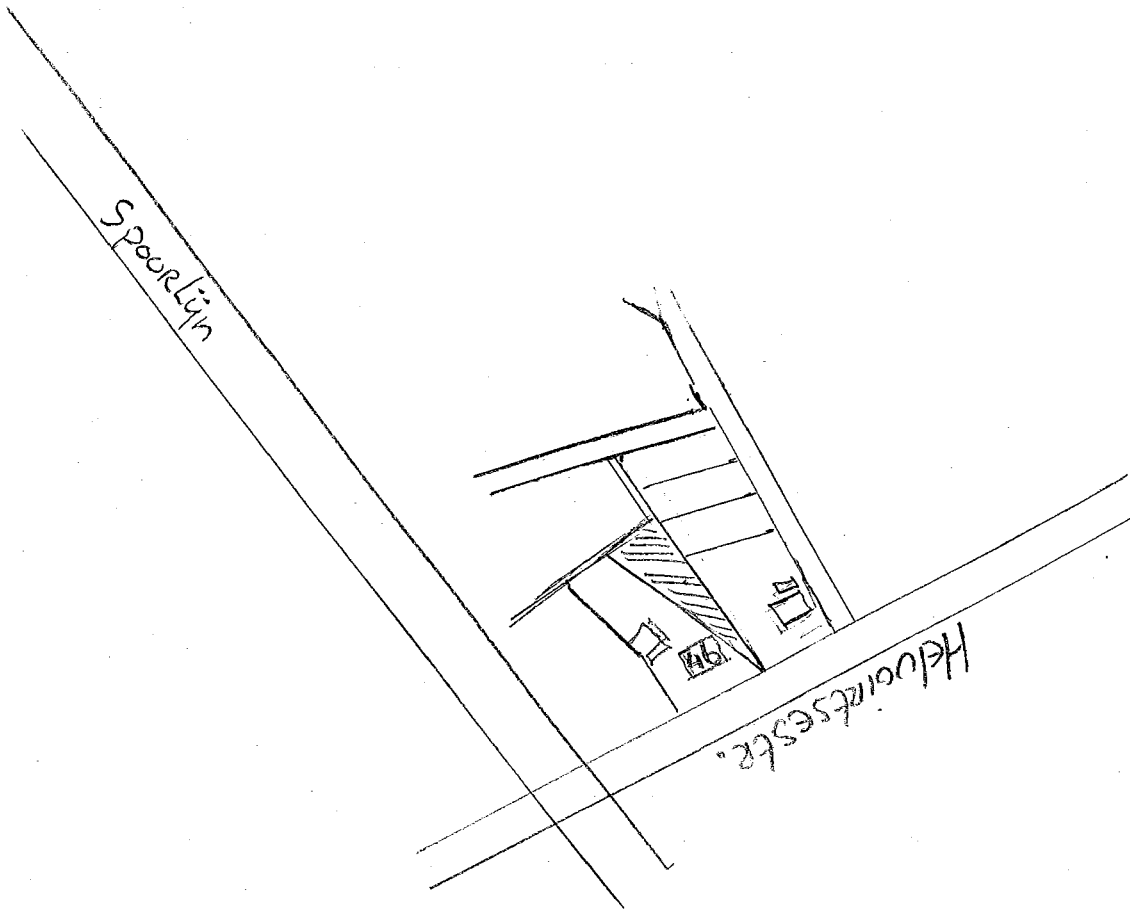
Opmerking / vraag / reactie:

Geachte heren,

Mag de groenstrook niet omgedrooid worden zoals in de schets. Dit scheelt ons 2 burens.

Dit kan ingekleed worden als hondenuitlaat of speeltuin. We zouden er ook een pony op kunnen laten lopen. De Helvoirtenaren kijken graag naar wat dieren.

Verder zijn we bang dat we aan de Helvoirtsestr. grond in moeten leveren wat we dan graag achterin terug zien.



VOORONTWERPPLAN “Den Hoek”

VOOROVERLEG (versie d.d. 29 mei 2012)

I. Inleiding

Om te voldoen aan de vraag naar woningen in Helvoirt is de gemeente van plan een nieuwe woonbuurt met circa 170-180 woningen te gaan ontwikkelen. Het nieuwe woongebied ligt ten noorden van de spoorlijn Tilburg – Den Bosch en ten oosten van het bestaande Den Hoek. Het gebied wordt aan de oostzijde ontsloten via de Helvoirtsestraat. Het is de bedoeling in de nieuwe buurt woningen te realiseren voor diverse doelgroepen: starters, bouwen-in-eigen-beheer, huurders, doorstromers en senioren. Om deze woningbouw mogelijk te maken is het voorontwerpbestemmingsplan “Den Hoek” opgesteld. Dit voorontwerp is in het kader van het vooroverleg voorgelegd aan de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Brabant
2. Waterschap De Dommel
3. “Inspectie Leefomgeving & Transport” (voorheen VROM-Inspectie)
4. Brandweer Brabant-Noord

In hoofdstuk II zijn de ingekomen reacties puntsgewijs en kort samengevat weergegeven en beantwoord. In het laatste hoofdstuk is aangegeven wat de gevolgen zijn van de overlegreacties voor de inhoud van het bestemmingsplan. Daarbij zijn de wijzigingen in het plan nader toegelicht.

II. Overlegreacties

1. Provincie Noord-Brabant

De groenbestemming in het noordwestelijk deel van het plangebied is gelegen binnen de deelgebieden groenblauwe mantel en attentiegebied ehs van de Verordening Ruimte. De provincie verzoekt de bestemming van dit gebied aan te vullen met het beschermingsregime, zoals opgenomen in artikel 4.4 en 6.3 van de verordening.

Antwoord gemeente

Het bestemmingsplan wordt aangepast aan de provinciale beschermingsregimes ‘groenblauwe mantel’ en ‘attentiegebied ehs’. Een dubbelbestemming ‘Waterstaat – Beschermingszone Natte Natuurparel’ wordt met een omgevingsvergunningenstelsel in de regels en op de verbeelding opgenomen. Daarnaast wordt een functieaanduiding ‘specifieke vorm van groen – dassenleefgebied’ opgenomen met daaraan tevens een omgevingsvergunningenstelsel verbonden. In de toelichting wordt het beleid toegevoegd dat ten grondslag ligt aan de beschermingsregimes.

2. Waterschap De Dommel

Verzocht wordt in de toelichting op bladzijde 29 bij de uitgangspunten voor de bepaling van de bergingsopgave bij de berekening uit te gaan van:

- a. het opnemen van het bestaand verhard oppervlak met een minimale berging van 9 mm;
 - b. het als berging meenemen van het deel van de berging in de IT-riolering, welke is gelegen boven de GHG en onder de drempel;
 - c. het meerekenen van het oppervlak van de watervoerende berging als verhard oppervlak.
- Verder wordt gevraagd in artikel 1 van de regels een begripsomschrijving op te nemen van “water en voorzieningen voor de waterhuishouding”. Ten slotte wordt verzocht op de verbeelding de Wadi’s met een aanduiding “waterberging” op te nemen.

Antwoord gemeente

Er is opnieuw gerekend met de door het waterschap gevraagde uitgangspunten voor het bepalen van de waterbergingsopgave voor de verkaveling die ten grondslag ligt aan het (ontwerp)bestemmingsplan. Dit is verwerkt in het Waterhuishoudkundig rioleringsplan (bijlage 2).

In de bestemmingsplanregels worden in artikel 1 (begrippenlijst) de begrippen 'water' en 'voorzieningen voor de waterhuishouding' afzonderlijk opgenomen. Als volgt:

'water'

al het oppervlaktewater zoals sloten, greppels, (infiltratie)vijvers, kanalen, beken en andere waterlopen, ook als deze incidenteel of structureel droogvallen;

'voorzieningen voor de waterhuishouding'

voorzieningen die nodig zijn voor een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit, zoals duikers, stuwen, gemalen, inlaten, bergings- en infiltratievoorzieningen;

In de regels en op de verbeelding wordt de functieaanduiding 'waterberging' opgenomen. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aandacht besteed aan de ligging van Den Hoek in een gebied waarvoor een Keurvergunning noodzakelijk is.

3. "Inspectie Leefomgeving & Transport" (voorheen VROM-Inspectie)

De Inspectie heeft bij mail van 23 december 2011 aangegeven niet meer inhoudelijk te reageren op het verzoek om advies in het kader van artikel 3.1.1 Bro voor het bestemmingsplan Den Hoek. Bij Den Hoek spelen verder geen (directe) belangen van het ministerie van Defensie (als eigenaar van militaire terreinen), het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (projecten voor energieopwekking en -transport) en Rijkswaterstaat (als weg- en waterbeheerder).

4. Brandweer Brabant-Noord

De brandweer heeft het plan Den Hoek getoetst op het aspect Externe Veiligheid. Geadviseerd wordt bij de uitwerking van het plan rekening te houden met het volgende:

- a. Voor de inrichting van de bluswatervoorziening de richtlijnen uit de NVNR Handleiding Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid aan te houden. De bluswatervoorziening in het zuidelijk deel van het plangebied dient te zijn afgestemd op de gevolgen van een incident op het spoor.
- b. Door het aanbrengen van een goed begaanbaar pad tussen de twee geluidsschermen wordt de spoorbaan beter bereikbaar voor hulpverleners (evt. met rollend materieel, zoals brancards).

Antwoord gemeente

Beide adviezen van de brandweer zullen bij de uitwerking van het ontwerp worden meegenomen.

III. Conclusie

Naar aanleiding van de ingekomen overlegreacties over het voorontwerpbestemmingsplan "Den Hoek" zullen in het ontwerpplan de volgende wijzigingen ten opzichte van het voorontwerpplan worden aangebracht:

- a. Het opnemen in het bestemmingsplan (regels, verbeelding en toelichting) van de provinciale beschermingsregimes 'groenblauwe mantel' en 'attentiegebied ehs'.
- b. Het in de regels opnemen van een begripsomschrijving van "water" en "voorzieningen voor de waterhuishouding" en van de aanduiding "waterberging" in de regels en op de verbeelding.
- c. Het in de toelichting opnemen van het vereiste van een Keurvergunning en van de aanpassing in de berekening van de waterbergingsopgave volgens de uitgangspunten van het Waterschap.

BIJLAGE MET OVERLEGREACTIES

Behorende bij de Notitie vooroverleg voorontwerpplan "Den Hoek" d.d. 29 mei 2012

22 FEB. 2012

Document
Behandelaar

Woo
RS / Leont

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

Het college van burgemeester en
wethouders van Haaren
Postbus 44
5076 ZG HAAREN

VERZONDEN 15 FEB. 2012

Onderwerp

Vooroverlegreactie voorontwerp-bestemmingsplan 'Den Hoek'

Geacht college,

In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft u ons om een reactie gevraagd op het voorontwerp-bestemmingsplan 'Den Hoek'.

In onderstaande reactie beperken wij ons tot de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciaal ruimtelijke beleid relevant zijn.

Provinciale belangen

De provincie legt haar hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 vast in de Structuurvisie ruimtelijke ordening. Tegelijkertijd zijn de te beschermen provinciaal ruimtelijke belangen vastgelegd in de Verordening ruimte Noord-Brabant 2011, die op 17 december 2010 door Provinciale Staten is vastgesteld en op 1 maart 2011 in werking is getreden. De Verordening ruimte vormt het provinciaal toetsingskader voor ruimtelijke plannen.

Ten aanzien van het onderhavige voorontwerp 'Den Hoek' hebben wij de volgende opmerkingen.

Groenblauwe mantel attentiegebied ehs

In het noordwestelijk deel van het plangebied is een groenbestemming gelegd. Deze bestemming is op basis van de Verordening ruimte gelegen binnen de deelgebieden groenblauwe mantel en attentiegebied ehs. Wij constateren dat bescherming van deze gebieden onvoldoende in de groenbestemming zijn vertaald. Hierdoor ontstaat er strijdigheid met artikel 4.4 en 6.3 van de Verordening ruimte.

Datum

15 februari 2012

Ons kenmerk

C2060072/2892903

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

A.J. Eliazer

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Telefoon

(073) 681 24 35

Fax

(073) 680 76 45

Bijlage(n)

-

E-mail

aeliazer@brabant.nl

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.



3. Conclusie

Wij vragen u het plan aan te vullen met het beschermingsregime zoals opgenomen in artikel 4.4 en 6.3 van de Verordening .

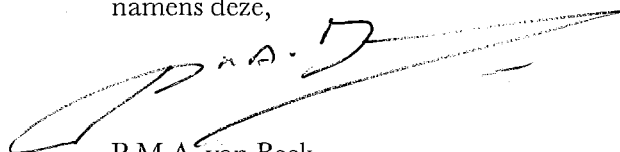
Datum

15 februari 2012

Ons kenmerk

C2060072/2892903

De directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving,
namens deze,



P.M.A. van Beek,
bureauhoofd Toezicht Ruimtelijke Ontwikkeling





GEMEENTE HAAREN
Zaak

02 MAART 2012

Document 3037
Behandelaar RS/Reon

Gemeente Haaren
L. Timmermans
Postbus 44
5076 ZG HAAREN

Postbus 10.001
5280 DA Boxtel
Bosscheweg 56
5283 WB Boxtel

Tel. (0411) 618 618
Fax (0411) 618 688
info@dommel.nl
www.dommel.nl

Boxtel : 28 februari 2012 behandeld door : Nanette van der Ven
ons kenmerk : Z10893/U11641 doorkiesnummer : (040) 255 82 87
uw kenmerk : e-mail 23 december 2011 e-mailadres : NvdVen@dommel.nl
onderwerp : reactie voorontwerp bijlagen : -
bestemmingsplan Den Hoek verzonden :
te Helvoirt

01 MAART 2012

Geachte heer Timmermans,

Op 23 december 2011 ontvingen wij van u het voorontwerp bestemmingsplan Den Hoek te Helvoirt. Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn reactie op het plan te geven.

Voor de uitwerking van de waterhuishouding en riolering binnen het toekomstige plangebied is in bijlage 2 van het bestemmingsplan een waterhuishoudkundig- en rioleringsplan opgenomen. Graag ga ik, voor vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan, met u in overleg over de inhoud van dit plan.

Ten aanzien van het bestemmingsplan vallen de volgende punten mij op:

Toelichting:

1. Pagina 29, ten aanzien van de uitgangspunten voor de bepaling van de bergingsopgave, verzoek ik u de volgende punten te verwerken:
 - a. Het bestaand verhard oppervlak dient met een minimale berging van 9mm in de berekening te worden opgenomen;
 - b. Een deel van de berging in de IT-riolering, welke is gelegen boven de GHG en onder de drempel, mag als berging worden meegenomen in de berekening;
 - c. Het oppervlak van watervoerende berging dient als verhard oppervlak in de berekening te worden meegerekend.

Regels:

1. Artikel 1, Ik verzoek u een begripsomschrijving voor "water en voorzieningen voor de waterhuishouding" op te nemen. Indien gewenst kunnen wij hiervoor een tekstvoorstel aanleveren.

Verbeelding:

1. Ik verzoek u de wadi's met een aanduiding "waterberging" op de verbeelding op te nemen.



Tot zo ver mijn inhoudelijke reactie op het plan. Ik verzoek u bovenstaande punten mee te nemen bij het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan.

Voor de volledigheid wil ik u er op te wijzen dat voor diverse werken een watervergunning op grond van de keur aangevraagd dient te worden. De aanvraagformulieren zijn te vinden op onze website: www.dommel.nl → belastingen, vergunningen en regels → vergunningen → watervergunning.

Ik ga ervan uit u hiermee te hebben voorzien van een helder advies.
Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan kunt u contact opnemen met Nanette van der Ven, via bovenstaand doorkiesnummer.

Met vriendelijke groet,
Waterschap de Dommel

b.a.


Edwin van der Schoot
procesmanager Externe planvorming

Leon Timmermans - Niet aanwezig: Voorontwerp bestemmingsplan Den Hoek

Van: Postbus VI Ruimtelijkeplannen <Postbus.VIRuimtelijkeplannen@minvrom.nl>
Aan: Leon Timmermans <L.Timmermans@haaren.nl>
Datum: Vrijdag 23 December 2011 12:43
Onderwerp: Niet aanwezig: Voorontwerp bestemmingsplan Den Hoek

Geachte afzender,

Op uw verzoek om advies in het kader van artikel 3.1.1/ 5.1.1. Bro en/of toezending van publicaties van ontwerp en vastgestelde plannen wordt inhoudelijk niet meer gereageerd.

De VROM-Inspectie vormt vanaf 1 januari 2012 samen met de Inspectie V&W de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De ILT heeft geen adviserende en coördinerende rol met betrekking tot gemeentelijke en provinciale ruimtelijke plannen.

DG Ruimte en Water (DGRW) heeft u over de nieuwe werkwijze van het rijk geïnformeerd bij brieven van 22 december 2011, gericht aan gemeenten (kenmerk IENM/BSK-2011/168837) en provincies (kenmerk IEM/BSK-2011/168842)

Dit betekent dat:

- U geen ruimtelijke plannen of besluiten, in welke fase dan ook, meer bij de ILT hoeft te melden.
- Het gecoördineerd rijksadvies per 1-1-2012 vervalt. Andere rijksdiensten reageren voortaan afzonderlijk.
- Geen kennisgevingen van publicaties van ontwerp en vastgestelde plannen meer aan de ILT hoeft aan te bieden.
- Verzoeken voor eerdere bekendmaking van vastgestelde plannen na 1-1-2012 door de ILT niet meer behandeld zullen worden.

De officiële datum is 1 januari 2012 maar vanwege het Kerstreces zijn de hiervoor genoemde punten feitelijk al vanaf heden van kracht.

De rijksdiensten van RWS, Defensie en EL&I blijven wel hun rol houden als direct belanghebbende. In de genoemde brieven van DGRW vindt u daar meer informatie over. Deze brieven zijn ook te vinden op <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimte-en-mobiliteit/van-rijk-naar-provincies-en-gemeenten> Wij gaan er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Ministerie van IenM
Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

BRANDWEER

18 APR. 2012

Document
Behandelaar

4235

gemeente Haaren
Het college van Burgemeester en Wethouders
t.a.v. dhr. L Timmermans
Postbus 44
5076 ZG Haaren

Orthenseweg 2b
5212 XA s-Hertogenbosch
Postbus 218
5201 AE s-Hertogenbosch
Telefoon 073-6889555
Fax 073-6889599
info@brwbn.nl
www.brwbn.nl

Datum	13-04-2012	Behandeld door	P. de Kort	Bijlage	4
Onze referentie		Telefoon	088-0208241		
Uw referentie		E-mail	Risicobeheersing.domein@brwbn.nl		
Onderwerp	Advies Externe Veiligheid Den Hoek Helvoirt				

Geacht college,

Op 19-03-2012 heb ik een verzoek om advies¹ ontvangen ten behoeve van het stedenbouwkundigplan Den Hoek in Helvoirt. Tijdens het beoordelen van dit plan bleek dat het ontwerpbestemmingsplan de Hoek medio februari ter inzage heeft gelegen. De Veiligheidsregio is hierover niet op de hoogte gesteld. In overleg met dhr. Timmermans projectleider is afgesproken dat de Veiligheidsregio in deze brief uw advies zal geven in het kader van het verantwoorden van het groepsrisico.

Verantwoording van het groepsrisico is aan de orde omdat het plangebied voor een groot gedeelte binnen de 200 m contour van de spoorlijn Vught – Tilburg. Het gehele plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de spoorlijn.

Het invloedsgebied is het gebied tussen de risicovolle activiteit en de 1% letaliteitsgrens. Deze grens is de afstand waarbij, in geval van het optreden van een groot ongeluk, 1% van de in het gebied aanwezige onbeschermden personen komt te overlijden. In de Circulaire² staat dat er in principe geen beperkingen aan het ruimtegebruik gesteld hoeven worden in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt.

Er kunnen zich echter effecten voordoen als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, die verder reiken dan de genoemde 200 meter. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportassen zijn hiervoor letaliteitsafstanden opgenomen in de Handleiding Risicoanalyse Transport. De grootte van het invloedsgebied wordt bepaald door de aard van de stoffen die worden vervoerd. In bijlage 1 wordt ingegaan op de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen op de spoorlijn.

De veiligheidsregio adviseert in het kader van de verantwoording van het groepsrisico ten aanzien van de mogelijkheden van zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de rampbestrijding.

Resultaten onderzoek³

Extern veiligheidsonderzoek

Bijlage 8 "onderzoek Externe veiligheid spoorzone Helvoirt" onderdeel van het voorontwerp bestemmingsplan Den Hoek geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid binnen het plangebied is goed. De sirene van de waarschuwings- en verkenningsdienst is goed hoorbaar in het plangebied. De inschattingmogelijkheden voor het gevaar zijn matig. Dit is echter geen afwijkend beeld ten opzichte van het landelijk gemiddelde.

De Veiligheidsregio is overdag in staat om adequaat hulp te verlenen. Bij een incident 's nachts moet voor de medische verlenging hulp uit de buurregio's worden gevraagd waardoor de hulpverlening vertraagd wordt.

¹ E-mail L Timmermans d.d. 19-03-2012

² Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

³ De onderbouwing van het onderzoek staat beschreven in bijlage 2 en 3

BRANDWEER

Bestrijdbaarheid

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een incident, zijn de opkomsttijd, de bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid van belang.

De opkomsttijd voor de brandweer bedraagt 6 minuten. Hiermee wordt aan de opkomsteisen gesteld in het Besluit Veiligheidsregio's voldaan. In het geval een inzet vanuit de brandweerkazerne in Helvoirt als gevolg van een incident op het spoor niet meer mogelijk is wordt assistentie van andere posten gevraagd. De opkomsttijd bedraagt dan 12 minuten.

De bluswatervoorziening voor het plangebied moet nog vorm worden gegeven.

De bereikbaarheid van en binnen het plangebied is goed. De bereikbaarheid van het spoor wordt door de aanwezigheid van de aarden wal beperkt.

Advies⁴

- Ik adviseer u om voor de inrichting van de bluswatervoorziening de richtlijnen uit de NVNR Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid als uitgangspunt te nemen. Omdat het plangebied aan de spoorlijn grenst dient de bluswatervoorziening in het zuidelijk deel van het plangebied afgestemd te zijn op de gevolgen van een incident op de spoorlijn.
- Door het aanbrengen van een goed begaanbaar pad tussen de twee geluidschermen kunnen hulpverleners evt. met rollend materieel zoals brandcards de spoorbaan beter bereiken. Een afsluitbare poort in het hekwerk biedt de mogelijkheid om makkelijk op de spoorbaan zelf te komen.

Ik verwacht u met dit advies van dienst te zijn geweest. Voor informatie kunt u zich wenden tot de heer P de Kort afdeling risicobeheersing, te bereiken onder telefoonnummer 088-0208241.

Namens het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Brabant-Noord
De specialist Risico's en Veiligheid



P. de Kort

⁴ De onderbouwing van het advies staat beschreven in bijlage 3

BRANDWEER

Bijlage 1 Scenario's, effecten en slachtofferberekening

Omvang invloedsgebied

Het invloedsgebied is het gebied waarbinnen mensen die onbeschermd zijn komen te overlijden. Naarmate de afstand tussen het incident en de aanwezige personen toeneemt zal het risico op overlijden of het ernstig gewond raken afnemen.

In onderstaande tabel worden de invloedsafstanden per stof weergegeven.

A = brandbaar gas	460 m	D3 = Giftige vloeistof	375 m
B2 = toxisch gas	995 m	D4 = Zeer giftige vloeistof	>4000 m
C3 = zeer brandbare vloeistof	35 m		

Tabel: maximale effectafstand (1% overlijdenskans) per stofcategorie

Scenario's

De maatgevende scenario's voor de spoorlijn zijn:

- een plasbrand.
- een BLEVE, oftewel een explosieve verbranding van de inhoud van een tankwagen (gevuld met tot vloeistof verdicht gas) ten gevolge van het bezwijken van de tankwand door verhitting.
- een toxische wolk ten gevolge van het vrijkomen van een giftige stof.

Effecten

- Een plasbrand leidt tot hittestraling en secundaire branden in de nabijheid. Tussen de spoorlijn en het plangebied ligt een 3 meter hoge aarden wal met daarop een 2 meter hoog scherm. Deze wal biedt het plangebied een prima bescherming tegen de hittestraling, er zijn t.g.v. van een plasbrand geen slachtoffers in het plangebied te verwachten.
- Een BLEVE leidt tot hittestraling en een drukgolf in de omgeving ten gevolge van de explosie. De hittestraling leidt tot verbrandingsverschijnselen; lichte brandwonden op grotere afstand en zware verbrandingen en overlijden dichtbij de BLEVE. Daarnaast ontstaan veel secundaire branden. De drukgolf leidt tot letsel ten gevolge van instortingen en rondvliegende voorwerpen. Ruiten zullen breken en de structuur van gebouwen dichtbij de BLEVE zal worden aangetast.
- Het vrijkomen van een toxische wolk leidt tot doden en gewonden - door inademing of contact met de huid- in het benedenwindse gebied (het gebied waar de wolk door invloed van de wind naar toe drijft). De beste strategie bij een bedreiging door toxische stoffen is binnen blijven en ramen, deuren en evt. ventilatieopeningen te sluiten.
Binnen het plangebied zijn alleen woonfuncties voorzien. Nieuwe woningen zijn goed geïsoleerd en bieden daarom goede bescherming gedurende enkele uren.

Slachtofferberekening

Uit de transportaantallen blijkt dat na het vervoer van zeer brandbare vloeistoffen vooral het vervoer van brandbare gassen van belang zijn. De aanwezigheid van de aarden wal biedt een zekere mate van bescherming. Dit is echter niet te kwantificeren. Voor de slachtofferberekening wordt verondersteld dat de aarden wal niet aanwezig is. Het feitelijk aantal slachtoffers zal door de aanwezigheid van de aarden wal naar verwachting lager zijn.

In het plangebied zijn overdag ca.180 personen en 's nachts 360 personen aanwezig⁵

Dit leidt tot de volgende (geschatte) slachtofferaantallen

Totaal aantal slachtoffers toekomstige situatie				
Triage	+	T1	T2	T3
Overdag	15	8	18	68
Avond	19	15	32	142

T1 en T2 zijn ernstig gewonde slachtoffers waarvoor medische hulp binnen een uur noodzakelijk is.

⁵ Bron: bijlage 8 rapport externe veiligheid spoorzone Helvoirt

BRANDWEER

De Veiligheidsregio is overdag in staat om adequaat hulp te verlenen. Bij een incident 's nachts moet voor de medische verlenging hulp uit de buurregio's worden gevraagd waardoor de hulpverlening vertraagd wordt.

Conclusie.

Over de spoorlijn worden brandbare gassen, zeer brandbare vloeistoffen en giftige stoffen vervoerd. Bij een incident met giftige stoffen en zeer brandbare vloeistoffen is de kans op slachtoffers zeer beperkt. Een incident met brandbare gassen leidt wel tot een aantal dodelijke en zwaar gewonde slachtoffers. De Veiligheidsregio is overdag in staat om adequaat hulp te verlenen. Bij een incident 's nachts moet voor de medische verlenging hulp uit de buurregio's worden gevraagd waardoor de hulpverlening vertraagd wordt.

BRANDWEER

Bijlage 2 Zelfredzaamheid

Onderstaande tabel geeft aan hoe het is gesteld met de zelfredzaamheid van personen

Scenario	Ruimte	Afwegingscriteria				
		Fysieke gesteldheid aanwezig	Zelfstandigheid aanwezig	Alarmerings mogelijkheden aanwezig	Vlucht mogelijkheden gebouw & omgeving	Gevaar inschattings mogelijkheden scenario
Ongeval met explosieve Stoffen/ BLEVE	BP den Hoek	+	+	-(1)	+	+/-
Ongeval met toxische stoffen	BP den Hoek	+	+	+/-	+	+/- ⁽²⁾

1) Het instantaan falen van een tank of tankauto laat weinig tijd over voor alarmering.

2) Het is afhankelijk van de soort stof of een toxische wolk te herkennen is. Herkenning kan plaatsvinden door geuroverlast, prikkende ogen of rookoverlast.

Uit de bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat;

- De zelfredzaamheid als goed wordt beoordeeld;
- De inschattingsmogelijkheden voor gevaar normaal zijn.

Het plangebied wordt ontsloten via de Helvoirtsestraat. De hoofdontsluiting vindt plaats in het zuidelijk deel van het plangebied op ca. 100 meter van de spoorweg overgang.

Een 2^o ontsluiting ligt in het noordelijk deel van het plangebied en is ingericht als langzaamverkeers route. Deze route kan gebruikt worden als vluchtroute.

Overwogen kan worden om de langzaam verkeer route een doorsteek tussen de wadi's in de groenstrook te laten maken waardoor het noordelijk deel van het plangebied sneller ontvlucht kan worden

De WAS sirene staat op het Martinipad op een afstand van ca. 300 m van het plangebied en is naar verwachting goed hoorbaar in het plangebied.

Conclusie

De zelfredzaamheid binnen het plangebied is goed, de inschattingsmogelijkheden voor het gevaar zijn matig. Dit is echter geen afwijkend beeld ten opzichte van het landelijk gemiddelde.

BRANDWEER

Bijlage 3 Bestrijdbaarheid

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een incident, zijn de opkomsttijd, de bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid van belang.

Opkomsttijd

De brandweer kan mogelijk niet bij de kazerne komen t.g.v. een incident op het spoor vanwege de beperkte afstand tussen de brandweerkazerne en de spoorlijn. Brokstukken of een brand kunnen de aanrijdroute naar de kazerne of de kazerne zelf onbruikbaar maken. In dit geval zal een andere post hulp moeten verlenen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met een opkomsttijd van ca.12 minuten.

Beschikbaarheid bluswatervoorziening

In het plangebied zijn op dit moment nog geen bluswatervoorzieningen aanwezig. Het beschikbaar hebben van voldoende bluswater is voor het bestrijden van de brandrisico's van groot belang. De benodigde hoeveelheid bluswater is afhankelijk van het risico en het mogelijke scenario.

Geadviseerd wordt om voor bij de inrichting van de bluswatervoorziening de richtlijnen uit de NVNR handleiding Bereikbaarheid en bluswatervoorziening

Primaire bluswatervoorziening

Een ondergrondse of bovengrondse brandkraan met een capaciteit van 60 m³ /uur. In nieuwbouwwijken waarin alleen woonfuncties aanwezig zijn kan volstaan worden met een capaciteit van 30 m³ /uur. Geadviseerd wordt echter om in het zuidelijk deel van het plangebied gelegen aan de spoorweg een capaciteit van 60 m³ /uur te handhaven. Deze capaciteit is noodzakelijk om bij een incident op het spoor over voldoende bluswater te beschikken.

Secundaire bluswatervoorziening

Voorbeelden van secundaire bluswatervoorzieningen zijn, geboorde putten, vijvers en bluswaterriolen.

De secundaire bluswatervoorziening dient op maximaal 225 meter van het (te verwachten) brandbare object (in dit geval een brandende trein) te zijn geplaatst. De benodigde bluswatercapaciteit voor de secundaire bluswatervoorziening bedraagt minimaal 90 m³/h.

De dichtstbijzijnde tertiaire waterwinning ligt op een afstand iets meer dan 1 km.

Het aanleggen van een waterwinning over deze afstand duurt ca.30 min.

Om deze reden adviseer ik u om een geboorde put ter hoogte van de doorsteek van de geluidswal in het zuidwesten van het plangebied aan te brengen.

Bereikbaarheid

Voor een goede bereikbaarheid dienen de aangelegde wegen aan het volgende te voldoen:

- De wegen dienen minimaal 3.5 m breed te zijn;
- Alle bochten dienen te voldoen aan de draaicirkel van het redvoertuig (r = 9,50 m), wat inhoudt dat de bochten door alle voertuigen van de Brandweer Brabant Noord te nemen zijn;
- Het plangebied is van twee zijden bereikbaar. De bereikbaarheid binnen het plangebied is goed
- De bereikbaarheid van de spoorweg voor de hulpdiensten wordt door de aarden geluidswal beperkt. De geluidswal heeft een geschatte lengte van 200 m. Deze lengte levert geen directe problemen op t.a.v. de vluchtmogelijkheden en de incident bestrijding. Het is echter wel belangrijk dat ter hoogte van de doorsteek tussen de beide geluidswallen een goed begaan pad aanwezig is waarover passagiers evt. kunnen vluchten en hulpverleners de spoorbaan met rollend materiaal (brancards etc.) kunnen bereiken. Dit in combinatie met een afsluitbare poort in het hekwerk maakt het spoor voldoende bereikbaar.

BRANDWEER

Conclusie

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een incident, zijn de opkomsttijd, de bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid van belang.

De opkomsttijd voor de brandweer bedraagt 6 minuten. In het geval een inzet vanuit de brandweerkazerne in Helvoirt als gevolg van een incident op het spoor niet meer mogelijk is wordt assistentie van andere posten gevraagd. De opkomsttijd bedraagt dan 12 minuten.

De bluswatervoorziening voor het plangebied moet nog vorm worden gegeven.

De bereikbaarheid van en binnen het plangebied is goed. De bereikbaarheid van het spoor wordt door de aanwezigheid van de aarden wal beperkt.