

Nota zienswijzen en wijzigingen



Behorende bij

bestemmingsplan **'Parklaan, Vlijmen'**

Vastgesteld in de raadsvergadering van 28 maart 2017

Inleiding

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Parklaan, Vlijmen' lag vanaf 3 november 2016 gedurende zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn zijn vier zienswijzen ingediend. Hierna in deze nota zijn de verschillende reacties samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. In de laatste kolom staan de gevolgen voor het bestemmingsplan.

Zienswijze	Reactie gemeente Heusden	Gevolgen voor dit plan
1 VVN (Veilig Verkeer Nederland, afdeling Heusden)		
1.1 Reclamant geeft aan dat de Vliedbergweg niet alleen gebruikt wordt door de plaatselijke bevolking, maar ook zeer intensief door veel vrachtverkeer dat afkomstig is van buiten de gemeente. Te noemen zijn bedrijven uit Helvoirt en uit Cromvoirt. Deze bedrijven rijden vaak met hun zwaar en brede transporten via de Vliedbergweg van Helvoirt naar de A59. De aanlegbreedte van de Vliedbergweg dient daarop beter te worden afgestemd.	<p>Op dit moment is er sprake van een acceptabele verkeerssituatie, zoals aangegeven in de toelichting. De beoogde ontwikkeling van woningbouw, in plaats van een maatschappelijke functie, geeft bovendien geen onevenredig nadelige effecten op de verkeerssituatie (en ontsluiting van het bedrijventerrein).</p> <p>De komst van de nieuwe woningen benadrukt het woonklimaat van de Vliedbergweg, maar houdt ook rekening met de aanwezigheid van vrachtverkeer, zoals ook door reclamant wordt aangegeven.</p> <p>Dit heeft al geleid tot het besluit om de noordzijde van de Vliedbergweg binnen de bebouwde kom op te nemen in een 30km-zone (verkeersbesluit 2016-14). Dit uit het oogpunt van het verzekeren van de veiligheid op de weg, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en het beschermen van de weggebruikers en passagiers. De weg voldoet in deze situatie aan de gemeentelijke eisen zoals opgenomen in het GVVP en Duurzaam Veilig.</p> <p>Uitvoering van het bouwplan, zoals mogelijk wordt gemaakt door voorliggend bestemmingsplan geeft bovendien kansen om een aantal aanvullende verbeterende maatregelen te treffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanpassing kruispunt Deken van Baarstraat/ Vliedbergweg door een verruiming van de bochtstraat; • de Vliedbergweg wordt enigszins verbreed (tot 6,2 m) waardoor het gemotoriseerd verkeer elkaar eenvoudig kan passeren, maar wel zodanig dat het verblijfskarakter van de weg gehandhaafd blijft; • aan beide zijden van de Vliedbergweg worden fietssuggestiestroken aangebracht. Autoverkeer wordt hierdoor geattendeerd op de mogelijke aanwezigheid van fietsers en de rijbaan wordt visueel smaller. Dit komt ten goede aan de gemiddelde rijsnelheid; • aanpassing kruispunt Vliedbergweg/ inrit bedrijven Vliedbergweg 2-16 door uitwijkruimte te reserveren. Door de Vliedbergweg iets te verbreden is er voldoende manoeuvreerruimte en ook het zicht is ondanks de bomen voldoende. 	

	<p>Ook de voorgestelde maatregelen voldoen aan de gemeentelijke eisen zoals opgenomen in het GVVP en Duurzaam Veilig.</p> <p>Ook zonder de voorgestelde maatregelen is er overigens sprake van een aanvaardbare situatie, zoals ook benoemd is in de toelichting.</p>
<p>1.2 Door het ontbreken van een voetpad aan de westzijde van de Vliedbergweg zullen op meerdere plaatsen voetgangers (incl. ouderen en mindervaliden) moeten oversteken maar dat wordt bemoeilijkt door de geparkeerde auto's (parkeerplaatsen) aan de oostzijde. Door het ontbreken van overzichtelijke en goed ingerichte oversteekplaatsen in de plannen verzoekt reclamant die alsnog te creëren.</p>	<p>Door het relatief geringe aantal woningen aan de westzijde van de Vliedbergweg is het aantal oversteekbewegingen zeer beperkt. De aanleg van een voetgangersoversteekplaats is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dan ook niet noodzakelijk.</p> <p>Omdat de langspaarkeerstrook aan de oostzijde op diverse plaatsen door uitritten wordt onderbroken, zijn voldoende locaties aanwezig om een obstakelvrije oversteek te maken.</p> <p>Bij verdere uitwerking van het bouwplan wordt bezien of de voetgangersoversteek ter hoogte van de aansluiting Deken van Baarstraat zodanig uit te voeren is, dat deze door mensen met bijvoorbeeld kinderwagen, rolstoel of rollator met meer comfort te nemen is.</p>
<p>1.3 Bij de aansluiting van de Vliedbergweg op de Deken van Baarstraat bemoeilijkt een parkeerplaats de ruimte voor het vrachtverkeer om een veilige bocht te maken zonder de geparkeerde auto's te beschadigen. De geplande aansluiting is naar mening van reclamant onvoldoende geschikt voor het brede en lange vrachtverkeer. Voor reclamant is ook niet duidelijk of een geplande druppel in de Vliedbergweg verhoogd is of wordt "bol gestraat". Door een verhoogde druppel met pijlborden wordt de draairuimte nog verder beperkt.</p>	<p>Op de locatie waar de Vliedbergweg op de Deken van Baarstraat aansluit, vindt een bochtverbreiding plaats als verbeterende maatregel in het kader van het bouwplan. Om het relatief grote kruisingsvlak optisch te verkleinen wordt in de Vliedbergweg een middengeleider geplaatst die bol gestraat wordt uitgevoerd en daarmee overrijdbaar is. Hierdoor wordt de draaimanoeuvre voor vrachtverkeer verbeterd.</p>
<p>1.4 Reclamant maakt zich zorgen over de gevaarlijke transporten die nu al over deze weg van en naar het BRZO-bedrijf plaatsvinden. Mogelijk nemen die "transporten met gevaarlijke stoffen" alleen nog maar toe als er uit-</p>	<p>De transporten met gevaarlijke stoffen voldoen aan de wettelijke voorschriften. Voor de bedoelde uitbreiding van bedrijfunits geldt dat opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen niet is toegestaan. In paragraaf 4.5 is uitvoering ingegaan op het aspect externe veiligheid.</p>

	breiding van de industrie (meerdere units) plaatsvindt. Het (verkeers-) onveiligheidsgevoel zal daardoor niet allen voor de huidige bewoners maar zeker ook voor de toekomstige bewoners van het uitbreidingsplan alleen maar toenemen.	
1.5	Indien de rijbaan wordt verbreed (naar mening van reclamant is dit noodzakelijk) en wordt voorzien van suggestiestroken stelt reclamant voor om die suggestiestroken door te trekken vanaf de bebouwde kom tot de Deken van Baarstraat. Indien toch wordt gekozen voor een smalle rijbaan en 30 km-gebied, zal er voor handhaving van de veiligheid en het beperken van het verkeerslawaaï nadrukkelijk gecontroleerd dienen te worden.	Door het aanbrengen van fietssuggestiestroken wordt de rijweg visueel smaller wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Door de fietssuggestiestroken ter hoogte van de bebouwde komgrens te starten c.q. eindigen ontstaat een logisch overgangspunt waardoor weggebruikers extra worden geattendeerd op het nieuwe snelheidsregime. Er is voor het verkeersbesluit (2016-14) advies gevraagd aan de politie Brabant-Noord, district Meierij. De politie gaf aan geen bezwaar te hebben tegen het verkeersbesluit. De politie wordt verzocht het verkeersbesluit te handhaven.
1.6	De vrije ruimte op het voetpad aan de oostzijde is voor rolstoelgebruikers minimaal. Zodra er een paaltje, kast of lichtmast komt te staan is de breedte te smal. Er staan thans al erg veel paaltjes enz. Het verbreden van het voetpad aan de oostzijde zal zeker overwogen moeten worden als aan de westkant geen trottoir wordt aangelegd.	Het voetpad langs de geprojecteerde woningen aan de oostzijde van de Vliedbergweg zal een obstakelvrije doorgangruimte hebben van minimaal 1,50 meter.
2		
2.1	Verkeer - algemeen In de basis is er geen bezwaar tegen het initiatief om woningbouw te realiseren op het braakliggende terrein aan de Parklaan. Wel worden er kanttekeningen geplaatst bij zowel de voorgestane verkeerscirculatie als bij de inrichting en het gebruik van de Vliedbergweg.	In paragraaf 2.3.2. van de toelichting is beschreven dat uit verkeerskundig oogpunt woningbouw ter plaatse toelaatbaar is. De bestaande wegen (en bijbehorende inrichting) en verwachte verkeersintensiteiten voldoen volgens het gemeentelijk beleid voor wegen en verkeersontsluiting (GVVP). De beoogde ontwikkeling van woningbouw in plaats van een maatschappelijke functie geeft bovendien geen onevenredig nadelige effecten op de verkeerssituatie (en ontsluiting van het bedrijventerrein). Dit neemt niet weg dat door de woningbouw en bijbehorende inrichting van de

Met de keuze voor woningbouw op de locatie Parklaan - Vliedbergweg is het evident dat er sprake is van een verblijfsgebied. De gekozen functie van erftoegangsweg voor de Vliedbergweg sluit daar volledig bij aan. Het gebruik en de inrichting zijn hiermee echter in volledige onbalans. Voor zowel de bestaande bewoners aan de Vliedbergweg als de toekomstige bewoners in het nieuwe plan is het plan alleen acceptabel volgens reclamant indien rekening gehouden wordt met de navolgende punten (2.2 t/m 2.5):

openbare ruimte er mogelijkheden ontstaan om verbeteringen aan te brengen op inrichtingsniveau ter plaatse. Dit mede naar aanleiding van de informatieavonden met omwonenden.

Dit heeft al geleid tot het besluit om de noordzijde van de Vliedbergweg binnen de bebouwde kom op te nemen in een 30km-zone (verkeersbesluit 2016-14). Dit uit het oogpunt van het verzekeren van de veiligheid op de weg, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en het beschermen van de weggebruikers en passagiers. De weg voldoet in deze situatie aan de gemeentelijke eisen zoals opgenomen in het GVVP en Duurzaam Veilig.

De komst van de nieuwe woningen benadrukt het woonklimaat van de Vliedbergweg, maar houdt ook rekening met de aanwezigheid van vrachtverkeer. Uitvoering van het bouwplan geeft bovendien kansen om een aantal aanvullende verbeterende maatregelen te treffen:

- aanpassing kruispunt Deken van Baarstraat/ Vliedbergweg door een verruiming van de bochtstraat;
- de Vliedbergweg wordt enigszins verbreed (tot 6,2 m) waardoor het gemotoriseerd verkeer elkaar eenvoudig kan passeren, maar wel zodanig dat het verblijfskarakter van de weg gehandhaafd blijft;
- aan beide zijden van de Vliedbergweg worden fietssuggestiestroken aangebracht. Autoverkeer wordt hierdoor geattendeerd op de mogelijke aanwezigheid van fietsers en de rijbaan wordt visueel smaller. Dit komt ten goede aan de gemiddelde rijsnelheid;
- aanpassing kruispunt Vliedbergweg/ inrit bedrijven Vliedbergweg 2-16 door uitwijkruimte te reserveren. Door de Vliedbergweg iets te verbreden is er voldoende manoeuvreerruimte en ook het zicht is ondanks de bomen voldoende.

Ook de voorgestelde maatregelen voldoen aan de gemeentelijke eisen zoals opgenomen in het GVVP en Duurzaam Veilig. Dit wordt mede bevestigd door de zienswijze van Veilig Verkeer Nederland afdeling Heusden, zoals opgenomen als zienswijze 1 in deze nota.

Ook zonder de voorgestelde maatregelen en door reclamant benoemde punten 2.2 t/m 2.5 is er sprake van een aanvaardbare situatie, zoals ook benoemd is in

		de toelichting.	
2.2	De Vliedbergweg inclusief alle kruisingen volledig worden ingericht als 30 km/u gebied waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u fysiek wordt afgedwongen. De voorgestelde vergroting van de rijbaanbreedte naar 6,20 meter past daar niet in.	Wij verwijzen naar de beantwoording zoals opgenomen in onderdeel 1.1 en 2.1.	
2.3	De kruisingen van de Vliedbergweg met respectievelijk Industriepark Vliedberg en Deken van Baarstraat verkeersveilig worden heringericht rekening houdende met veilige manoeuvres van vrachtauto's in relatie tot langzaam verkeer.	De aanpassing van de bocht met Deken van Baarstraat en Vliedbergweg is genoemd als maatregel. Een aanpassing van de kruising met industriepark Vliedberg is niet voorzien en niet noodzakelijk. Hier is al sprake van een verhoogd kruispunt en voldoende manoeuvreerruimte.	
2.4	Het sluipverkeer met zware vrachtauto's van en naar Helvoirt/ Cromvoirt onmogelijk wordt gemaakt. Door bijvoorbeeld een 2-zijdig vrachtwagenverbod ter hoogte van de aansluiting met de Nieuwkuijkseweg.	Naar aanleiding van de derde bewonersavond heeft op 2 november 2016 een overleg plaatsgevonden met enkele omwonenden waar specifiek het onderwerp sluipverkeer is besproken. Het verslag van dit overleg (en 3 ^{de} bewonersavond) is als bijlage bij deze nota opgenomen. Conclusie is dat adequate maatregelen tegen sluipverkeer op dit moment niet zonder meer getroffen kunnen worden. De maatregelen in het kader van de GOL kunnen tot een zekere verbetering leiden, maar die maatregelen worden pas over enkele jaren geëffectueerd.	Toevoegen verslag 3 ^{de} bewonersavond en overleg sluipverkeer.
2.5	Er serieus wordt onderzocht of er een alternatieve ontsluitingsmogelijkheid is van het Industriepark Vliedberg via de Badweg op de Deken van Baarstraat.	Op dit moment is er sprake van een acceptabele ontsluiting van het bedrijventerrein, zoals aangegeven in de toelichting. De beoogde ontwikkeling van woningbouw in plaats van een maatschappelijke functie geeft bovendien geen onevenredig nadelige effecten op de verkeerssituatie (en ontsluiting van het bedrijventerrein). Naar aanleiding van het bewonersoverleg is met Koninklijke Sanders oriënterend gekeken naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden. Een alternatieve ontsluiting is niet haalbaar en wenselijk gebleken. Dit maakt ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.	
2.6	Met de beoogde woningbouw op de locatie Vliedbergweg - Parkweg kiest de gemeente voor de onomkeerbare toekomstkeuze van een verblijfsgebied. Daarmee wordt impliciet ook al een voorschot genomen op de nog	Wij verwijzen naar de beantwoording van onderdeel 1.1.	

	<p>overblijvende alternatieven voor de verkeerscirculatie in het kader van de lopende Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. De Vliedbergweg is daarmee niet langer meer beschikbaar als potentiële gebiedsontsluitingsweg en dus geschikt voor de ontsluiting van grotere (zware) verkeersstromen. Gevraagd wordt om deze constatering en conclusie te laten bevestigen door de gemeente.</p>	
2.7	<p>Verdere planontwikkeling Nauwe betrokkenheid bij de verdere planontwikkeling en het ontwerp van de Vliedbergweg is wenselijk. Een vertegenwoordiging van de bewoners aan de Vliedbergweg zou deel kunnen nemen aan een werkgroep die periodiek samen met gemeente, en adviesbureau(s) de plannen en ontwerpen bespreekt.</p>	<p>De gemeente wenst ook in het verloop van het traject in goed overleg te blijven met belanghebbenden. De vorm en inhoud wordt in een later stadium en in overleg met de beoogde projectontwikkelaar overeengekomen.</p>
	<p>Overige opmerkingen Onderstaand zijn de meer gedetailleerde aanvullingen, opmerkingen en suggesties van reclamant op met name de toelichting opgenomen.</p>	
2.8	<p>1.1: te veel woningen op een te kleine kavel.</p>	<p>In paragraaf 2.2.1 is met behulp van een mogelijke verkaveling aangetoond dat een dergelijk aantal woningen uit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar is.</p>
2.9	<p>1.2: zuidelijke groenstrook is niet meegenomen in het plangebied.</p>	<p>De zuidelijke groenstrook maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan, zie de verbeelding. Er is echter geen woningbouw ter plaatse voorzien.</p>
2.10	<p>1.3: de ontwikkeling heeft een nadelige invloed op het verkeer en de parkeerbehoefte/veiligheid en bereikbaarheid bij calamiteiten. Met de ontwikkeling van dit plan krijgen het verkeer en de bewoners te maken met nog meer belemmeringen. Dit plan wordt nu los gezien van de bouw van 20 bedrijven (plan</p>	<p>De planontwikkeling houdt rekening met omliggende ontwikkelingen, waaronder de naastgelegen bedrijvigheid. Voor toekomstige verkeersverwachtingen wordt namelijk gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel. Een verkeersmodel is een model dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoersstromen. Verkeersmodellen worden binnen de verkeerskunde gebruikt om de toekomstige verkeersintensiteiten te prognosticeren en om netwerk analyses uit te voeren, waarbij het effect van wijzigingen in het netwerk inzichtelijk worden ge-</p>

	naastgelegen bedrijvigheid) en gewenste toekomstige uitbreiding van Koninklijke Sanders en het GOL. Terwijl dat volgens reclamant ook belangrijke ontwikkelingen zijn voor dit gebied.	maakt.
2.11	1.4: het bestemmingsplan heeft een zeer belemmerend karakter	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2.12	2.1: bestaande situatie: Het BRZO bedrijf Koninklijke Sanders wordt niet benoemd.	De paragraaf geeft een beknopte weergave van de bestaande situatie weer. In paragraaf 4.5 wordt nadrukkelijk ingegaan op het bedrijf Koninklijke Sanders BV.
2.13	2.2.1 locatiekeuze: Het plangebied heeft dagelijks te maken met een gigantisch verkeersprobleem. Uitwijkmanoeuvres van automobilisten, fietsers, opstoppingen. Het is een route gevaarlijke stoffen, er is heel veel sluipverkeer, zwaar landbouwverkeer, containervervoer.	De verkeersaspecten zijn beschreven in paragraaf 2.3.2 van de toelichting.
2.14	2.2.1 flexibiliteit: Er wordt niet duidelijk vermeld welke indeling, wat voor woningen komen op locatie aan Parklaan. Dit duidelijk vermelden en vastleggen in plan. Er is nu te veel flexibiliteit opengelaten.	Een belangrijk uitgangspunt in de keuze voor de plansystematiek is om enerzijds de ontwikkelende partij voldoende ruimte te geven om woningbouw te realiseren en anderzijds om de belangen van omwonenden te behartigen. Om deze reden is het bestemmingsplan ogenschijnlijk globaal van opzet, waarbij het grootste deel van het gebied bestemming 'Wonen' heeft gekregen, maar waar door middel van het bouwvlak en verbale regels in de planregels is voorzien in voldoende sturing om de stedenbouwkundige kwaliteit en leefbaarheid in de omgeving te kunnen waarborgen.
2.15	2.2.2 toelaatbare Bouwmassa: In het plan wordt steeds weer gerefereerd naar de Parklaan en de woningen aldaar. Deze zijn veel kleiner van bouwmassa dan de woningen in het plan. Ook de maximale toegestane hoogte van 11 meter komt nergens voor bij bestaande woningen in de omgeving.	De omliggende woonbebouwing bestaat aan de zijde van de Vliedbergweg uit 3 bouwlagen, de Deken van Baarstraat uit 2 bouwlagen met kap en de Parklaan uit 2 bouwlagen. Een toegestane goot- en bouwhoogte van respectievelijk 7 en 11 meter wat overeenkomt met 2 bouwlagen met kap is – mede gelet op de afstanden opzichte van omliggende bebouwing – uit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar.
2.16	2.2.3 parkeren:	In het bestemmingsplan is een directe koppeling/ juridische borging gelegd met de

<p>Wederom is niet duidelijk omschreven wat er ter plaatse voor plan wordt uitgevoerd. Plan zoals voorgelegd geeft overlast. Parkeervak aan zuidelijke zijde zal gebruikt gaan worden door werknemers van plan Slegers en Koninklijke Sanders. Parkeerstrook parallel langs Vliedbergweg is levensgevaarlijk. Wie durft daar zijn kinderen uit te laten stappen?</p>	<p>Nota parkeernormen 2016. De concrete uitwerking van de parkeervoorzieningen zal getoetst worden bij aanvraag van een omgevingsvergunning bouwen. Gelet op de mogelijke verkaveling is een dergelijk aantal woningen in combinatie met de benodigde parkeervoorzieningen conform gemeentelijk normen uitvoerbaar.</p>
<p>2.17 2.2.4 juridisch-planologische vertaling van de stedenbouwkundige opzet: met de ontwikkeling van het plan is geen rekening gehouden met de huidige situatie waar reclamant dagelijks mee te maken heeft. Volgens reclamant kan het plan geen doorgang vinden doordat in de huidige situatie al niet wordt voldaan aan de verkeersveiligheid.</p>	<p>Wij verwijzen naar de beantwoording zoals opgenomen in onderdeel 1.1.</p>
<p>2.18 2.3.1: Ladder voor duurzame verstedelijking: Het lijkt ons dat de gemeente Heusden op deze locatie geen bouwplan moet willen ontwikkelen, vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Route gevaarlijke stoffen • BRZO bedrijf Koninklijke Sanders op ca. 200 meter afstand <ul style="list-style-type: none"> ○ (effect afstand dodelijk: 894 meter) ○ Gemiddelde opslag gevaarlijke stoffen: 324 ton ○ Maatgevend scenario dodelijk toxisch • Enorme verkeersdruk / sluisverkeer • GOL is nog volop in ontwikkeling <p>Volgens reclamant zijn er diverse plaatsen (Geerpark/ De Grassen, Lavendel, etc.) binnen de gemeente waar een veilige, schone</p>	<p>Voor de genoemde argumenten is in de toelichting in voldoende mate verantwoord waarom woningbouw ter plaatse aanvaardbaar is.</p> <p>In de gemeente is er een groeiende behoefte aan woningen (zie paragraaf 2.3.1). Opgemerkt wordt dat het belangrijk is om een diversiteit aan woningbouwlocaties aan te bieden, juist in deze vraaggestuurde markt is het belangrijk dat er voldoende aanbod is in alle categorieën.</p> <p>Het niet in ontwikkeling nemen van verschillende van deze locaties zoals de Parklaan zal ertoe leiden dat de gemeente niet in haar volkshuisvestelijke taak kan voorzien. Een ander maatschappelijk belang is de financiële situatie. Het niet in ontwikkeling nemen van deze locaties heeft financiële gevolgen voor de gemeenschap.</p>

	en vooral leefbare woonomgeving geboden kan worden.	
2.19	<p>2.3.2: Verkeersaspecten: Volgens reclamant wordt de verkeersstructuur door middel van dit plan een nog groter probleem. Een groter dagelijks verkeersinfarct en een zeer onveilige situatie ontstaat.</p> <p>De kruising Deken van Baarstraat/ Vliedbergweg is nu al onveilig en zorgt daardoor met regelmaat voor gevaarlijke situaties. Door de bouw van de woningen wordt dit alleen maar meer onveilig.</p>	<p>In paragraaf 2.3.2. van de toelichting is beschreven dat uit verkeerskundig oogpunt woningbouw ter plaatse toelaatbaar is.</p> <p>Op het kruispunt Deken van Baarstraat/Vliedbergweg wordt door reclamanten overlast ervaren door afslaand vrachtverkeer richting en vanaf het bedrijventerrein. In de huidige situatie wijkt vrachtverkeer uit over de andere rijbaan bij het nemen van een bocht. Een dergelijke situatie is niet ongebruikelijk en niet onaanvaardbaar te achten. Het bouwplan geeft echter wel de mogelijkheid om de volgende maatregelen uit te voeren ter verbetering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een beperkte verruiming van de bochtstraal - behoud van voldoende zicht op het kruispunt door het terugleggen van de bebouwing.
2.20	<p>Snelheid: Handhaving van 50 Km/u op Deken van Baarstraat wordt volgens reclamant niet nageleefd. Reclamant verwacht dat deze situatie ook op de Vliedbergweg wordt gecreëerd en verwachten dat door de geplande vertragende maatregelen de snelheid niet voldoende omlaag gaat en dat de handhaving niet nagekomen zal worden.</p>	Wij verwijzen naar de beantwoording zoals opgenomen in onderdeel 1.1.
2.21	<p>Gebiedsontsluiting en GOL: Volgens reclamant is het beter te wachten totdat het GOL is uitgewerkt en goedgekeurd. Of er zou een garantie tegenover moeten staan dat het sluipverkeer/vrachtverkeer compleet verdwijnt uit deze 30 km/u zone.</p>	Wij verwijzen naar de beantwoording zoals opgenomen in onderdeel 2.4.
2.22	<p>Effect planontwikkeling: Reclamant geeft aan dat er vele ontwikkelingen zijn geweest en komen die effect hebben op de verkeersintensiteiten.</p>	Wij verwijzen naar de beantwoording zoals opgenomen in onderdeel 2.4 en 2.10.

<p>2.23 Planontwikkeling: Door woningbouw maakt de gemeente de keuze voor "verblijven" en zal ook de daaraan verbonden consequenties moeten aanvaarden voor het daarop aan te passen gebruik en inrichting van de Vliedbergweg, Deken van Baarstraat en Jonkheer de La Courtstraat. Met de keuze voor de woningbouw ontwikkeling is daarmee tevens voor de toekomst belegd dat deze wegen geen verbindende functie kunnen vervullen in de hoofdverkeerstructuur (ook in de structuur welke nu wordt onderzocht in het hele GOL-kader).</p>	<p>Zowel in de huidige als toekomstige situatie voldoen de wegen aan het gestelde in het gemeentelijk beleid (GVVP). Wij verwijzen voor het overige naar de beantwoording van onderdeel 2.1 t/m 2.6.</p>
<p>2.24 Kruispunten: Kruispunt Deken van Baarstraat / Vliedbergweg: het kruispunt voldoet niet aan de normen: Met regelmaat gevaarlijke en onveilige situaties. Vrachtverkeer heeft nu volop zicht en maakt nu al gebruik van meer als $\frac{3}{4}$ breedte van de weg om de draai te kunnen maken. Tegemoet komend verkeer is al helemaal niet mogelijk. Opstoppingen zijn een dagelijks probleem. Fietsers worden van de weg gedrukt door de grote, (vaak) te hard rijdende en dreigende vrachtwagens met al hun herrie, trillingen en stank. Worden fietsers niet van de weg gereden, dan vluchten ze zelf in de berm of stoppen ze met een blik van angst in hun ogen. Het hele wegennetwerk rondom plan Parklaan kan de huidige pieken in de verkeersstroom al niet verwerken, laat staan de toekomstige groei.</p>	<p>Reclamant beargumenteert niet waarom het kruispunt niet voldoet aan de norm. Aanpassing van het kruispunt is een van de te nemen maatregelen bij uitvoering van het plan. Wij verwijzen voor het overige naar de beantwoording van onderdeel 2.1 t/m 2.6.</p>
<p>2.25 Parkeren zijde bedrijven Vliedbergweg: Huidige situatie geeft erg veel problemen.</p>	<p>In de huidige situatie vindt het parkeren aan de oostzijde van de Vliedbergweg op de rijbaan plaats. Bij realisatie van de woningbouw wordt parkeren aan de oostzij-</p>

	<p>Omwonenden ervaren regelmatig schade aan geparkeerde auto's. Indien er met de komst van het plan Parklaan aan de overzijde van de Vliedbergweg ook parkeerplaatsen komen, zullen deze hinder veroorzaken aan en van het langsrazende verkeer. De verkeerssituatie zal daardoor nog onveilig worden.</p>	<p>de van de Vliedbergweg in parkeervakken opgenomen en niet meer op de rijbaan. Daardoor ontstaat een overzichtelijker en veiligere situatie. Wij verwijzen voor het overige naar de beantwoording van onderdeel 2.1 t/m 2.6.</p>
2.26	<p>3.1.1 Reclamant kan zich nauwelijks voorstellen dat de gemeente kan voldoen aan de woonwensen van haar burgers om op deze locatie woningen te plaatsen. Nabij een BRZO bedrijf, route gevaarlijke stoffen. Geluidsoverlast, stankoverlast, trillingen, fijnstof, roet en sluiproute verkeer</p>	<p>Op basis van de diverse onderzoeken zoals beschreven in de toelichting is ter plaatse van de beoogde woningbouw sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor het overige wordt de reactie voor kennisgeving aangenomen.</p>
2.27	<p>Verordening Ruimte: Tegen dit plan en deze wijk een klein beetje veiligheid/ ruimte/ lucht en leefbaarheid. Minder woningen op plan Parklaan resulteert direct in meer ruimte voor veiligheid</p>	<p>De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
2.28	<p>3.3.3 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan: Al jaren staat de verkeersprobleem vanaf de A59 richting Jonkheer de la Courtstraat richting industriepark Vliedberg op de agenda. Het is volgens reclamant de wettelijke taak voor de gemeente om te zorgen voor veiligheid en welzijn voor haar burgers. Reclamant is van mening dat gemeente ten eerste haar verantwoordelijkheid moet nemen voor het veilig stellen van de woonwijk in verband met dagelijks terugkerende verkeersproblemen. Indien hiernaast voldoende</p>	<p>In de omgeving Vliedberg en met name ter plaatse van het bedrijventerrein Vliedberg is sprake van een historisch gegroeide verkeerssituatie. Aan de Vliedbergweg, Deken van Baarstraat en Jonkheer de La Courtstraat wordt door omwonenden hinder ondervonden vanwege de verkeersintensiteiten en daarmee samenhangende problemen, zoals verkeersveiligheid. Per weg is inzichtelijk gemaakt wat de verkeerssituatie is en in hoeverre maatregelen ter verbetering van de ervaren problemen meegenomen kunnen worden in de planontwikkeling. Daaruit komt naar voren dat er sprake is van een aanvaardbare situatie.</p>

	<p>ruimte over blijkt te zijn voor woningbouw, zal dit voor omwonenden en belanghebbenden geen enkel probleem zijn. Andersom uiteraard wel.</p>	
2.29	<p>4.3 Gebiedsbescherming: Volgens reclamant is er een groot effect op Natura 2000 door de dagelijkse stroom van sluiproute verkeer die door dit gebied worden geleid, bestaande uit geluidsoverlast, trillingen, stikstofuitstoot en visuele overlast. De afsluiting van Gement in verband met sluiprouteverkeer zal dit kwetsbare natuurgebied alsmede de hele wijk bijzonder ten goede komen.</p>	<p>Het effect van de woningbouw is onderzocht in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Vanwege de kleine ingreep (aantal woningen) en de afstand blijkt uit de berekeningen dat de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden onder de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar blijft. Dit houdt in dat het project voor stikstofemissie en -depositie niet vergunningplichtig is en dat geen melding hoeft te worden gedaan.</p> <p>Voor wat betreft het sluiptverkeer verwijzen wij naar de beantwoording onderdeel 2.4.</p>
2.30	<p>4.4 Toekomstige situatie: Volgens reclamant is de zuidelijke groenstrook niet meegenomen in het plangebied van de bebouwing. Daarom kan deze ook niet meegenomen worden in de berekeningen. Met de komst van bouwplan Parklaan, plan Slegers en de toekomstige uitbreiding van Sanders zal het waterhuishoudingsstelsel zwaarder worden belast. Zowel aan de Parklaan en aan de Vliedbergweg is de afgelopen 25 jaar niets gedaan aan deze systemen. Als nu alle wegen open moeten, lijkt het ons inziens zeer verstandig om dit direct mee aan te passen. Om toekomstig ongemak en nogmaals openbreken van de wegen te voorkomen.</p>	<p>De zuidelijke groenstrook maakt onderdeel uit van het plangebied zoals op de verbeelding is te zien.</p> <p>Voor wat betreft het watersysteem is in paragraaf 4.4 uitvoerig ingegaan op het watersysteem en met name de waterberging. In de planregels is geborgd dat voorzien moet worden in de benodigde waterberging. De wijze van uitvoering van het watersysteem is onderdeel van de verdere uitwerking van het plangebied en geen verder onderdeel van dit bestemmingsplan.</p>
2.31	<p>4.5 Externe Veiligheid Reclamant geeft aan dat er sprake is van zeer frequent vervoer van gevaarlijke stoffen en mede vanwege opstoppingen leidt tot</p>	<p>In paragraaf 4.5 is uitvoerig ingegaan op het externe veiligheidsaspect, daarbij is ook rekening gehouden met het aanwezige transport. De stelling dat het groepsrisico toeneemt, is onjuist. Het groepsrisico neemt af vanwege het wegbestemmen van de onderwijsfunctie, waardoor per saldo een verbetering optreedt.</p>

gevaarlijke situaties.
 Verder geeft reclamant aan dat het gemeentelijk veiligheidsbeleid primair gericht is op het beschermen van burgers in de woon en leef omgeving en dat de gemeente de wettelijke taak heeft om te zorgen voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving. Risicovolle bedrijven mogen in een nieuwe situatie niet in of nabij een woonwijk geplaatst worden. Nieuwe woonwijken mogen ook niet geplaatst worden nabij een bestaand risicovol bedrijf. BRZO Bedrijf Koninklijke Sanders. (of bedrijven)

Groepsrisico: welk rekenrapport op dit plan ook wordt gebruikt, het groepsrisico zal altijd groter worden met de komst van 32 woningen. Zowel overdag als in de nacht zal het groepsrisico toenemen. Reclamant wil graag de reden van de zwaarwegende belangen vernemen indien gemeente Heusden besluit om dit bouwplan tot stand te laten komen.

2.32	4.6 Bedrijven en Milieuzonering: Reclamant geeft aan dat door het naastgelegen bouwplan voor een 20-tal bedrijvenunits het risico dat er bij BRZO bedrijf Koninklijke Sanders een calamiteit plaatsvindt sterk verhoogt. Bij reclamant heerst sterk het vermoeden dat gemeente Heusden geen handhaving zal toepassen op de soort van werkzaamheden en de aard van de bedrijven welke zich daar gaan vestigen.	De opmerking van reclamant gaat over een besluit dat geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplangebied en ook niet direct verband heeft met de ontwikkelingsmogelijkheden uit dit bestemmingsplan.	
3	Provincie Noord-Brabant		
3.1	Reclamant vraagt aandacht voor de ligging	Het bouwplan beoogt niet om bodemenergiesystemen onder de kleilaag aan te	Een aanduiding 'Overige

<p>van het plangebied in de boringsvrije zone van de drinkwaterwinning Vlijmen. In de toelichting of in de regels wordt nergens gerefereerd aan de aanduiding van de boringsvrije zone en de bepaling in artikel 17 van de Verordening dat het bestemmingsplan in dat geval het behoud van de beschermende kleilaag dient te waarborgen. Ook op de verbeelding is die niet aangegeven.</p> <p>Het bouwen in een boringsvrije zone is weliswaar toegestaan, maar er gelden wel beperkingen: zo is het toepassen van bodemenergiesystemen alleen toegestaan als die boven de kleilaag blijven, boven het watervoerende pakket waaruit drinkwater wordt gewonnen. Ook geldt er een meldingsplicht voor graafwerkzaamheden dieper dan 3 meter en voor boringen.</p> <p>Reclamant verzoekt een bepaling op te nemen die de boringsvrije zone in bovenstaande zin beschermt.</p>	<p>leggen en graafwerkzaamheden dieper dan 3 meter uit te voeren. Ter verduidelijking en bescherming wordt een gebiedsaanduiding 'Overige zone - Boringsvrije zone' toegevoegd aan het plangebied met daarbij in de planregels aangegeven dat ter plaatse van de aanduiding het bestemmingsplan mede strekt tot het behoud van de beschermende kleilaag in de bodem.</p> <p>In artikel 17.1 van de Verordening Ruimte Provincie Noord-Brabant is vervolgens aangegeven dat dat boringen of graafwerkzaamheden dieper dan 3 meter conform de Provinciale milieuverordening (Pmv) vooraf gemeld moeten worden bij het bevoegd gezag (OMWB namens de provincie Noord-Brabant). Het opnemen van een verdere vergunningsplicht in het bestemmingsplan is daarmee niet noodzakelijk en geeft uitsluitend dubbele regelgeving.</p>	<p>zone - Boringsvrije zone' met beschermende regeling wordt opgenomen in het bestemmingsplan</p>
<p>4</p> <p>4.1 Reclamant geeft aan dat de bedrijfsvoering en groeiomogelijkheden van zijn bedrijf gewaarborgd moeten zijn. Het bestemmingsplan omvat geen onderzoek naar de gevolgen van de realisering van de woningen aan de Parklaan voor een toekomstige uitbreiding of verandering van de inrichting, en daarmee een verdere groei van de bedrijfsvoering van reclamant. Reclamant ziet graag dat bij de vaststelling van het definitieve bestemmingsplan buiten kijf wordt gesteld dat de voorziene woningen geen nadelige gevolgen zullen</p>	<p>In de toelichting is in paragraaf 4.6 ingegaan op de relatie tussen de woningbouw en bedrijfsvoering van omliggende bedrijven. Geconstateerd is (onder andere) dat tussen de woningbouw en de inrichting van reclamant diverse andere gevoelige functies zijn gelegen die een belemmering vormen voor de bedrijfsvoering. De komst van de woningbouw geeft daarmee in redelijkheid geen onevenredige beperking op de bedrijfsvoering van reclamant. Daarbij dient ook in aanmerking genomen te worden dat sprake is van functiewijziging van een maatschappelijk bestemming in een woonbestemming, waardoor al sprake was van een gevoelige bestemming. Voor wat betreft de nadelige gevolgen in het kader van externe veiligheid verwijzen wij naar onderstaande beantwoording.</p>	

<p>hebben voor de groeimogelijkheden van onze inrichting.</p>	
<p>Reclamant werkt - in samenspraak met de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant (Omgevingsdienst) - aan een aanpassing van de QRA. Deze aanpassing is noodzakelijk gebleken naar aanleiding van een inspectie van de Omgevingsdienst op 25 mei 2016, namens het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant, het thans ter zake van onze inrichting bevoegde gezag. In overleg met de Omgevingsdienst heeft reclamant naar aanleiding hiervan besloten om de QRA aan te passen. De meest recente versie van de aangepaste QRA heeft reclamant op 14 oktober jl. aan de Omgevingsdienst toegezonden. In de aangepaste QRA worden op diverse onderdelen andere uitgangspunten gehanteerd dan in de QRA van 28 september 2011 (en bijgevolg uw QRA van 6 juli 2016). Het bestemmingsplan stoelt dus op een gedateerde QRA, en het definitieve bestemmingsplan zal moeten uitgaan van de actuele QRA voor de inrichting van reclamant.</p>	<p>Reclamant geeft aan dat sprake is van een aangepaste QRA die is ingediend in het kader van een aanpassing van de vergunning voor de inrichting.</p> <p>Uit de huidige QRA blijkt dat op basis van de geïnventariseerde populatie binnen het invloedsgebied, dat het groepsrisico door de realisatie van de 32 gezinswoningen (en het wegbestemmen van de onderwijsfunctie) afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat door de voorgenomen realisatie van de 32 gezinswoningen het aantal personen dat gedurende de dagsituatie op deze locatie aanwezig is afneemt. Ook blijkt uit de berekening dat door de voorgenomen bestemmingswijziging, het maximaal aantal dodelijke slachtoffers dat in geval van een incident bij Koninklijke Sanders buiten de inrichting kan optreden afneemt. Hieruit blijkt dat het bestemmingsplan uitsluitend een verbetering van het groepsrisico met zich meebrengt, vanwege de aanpassing van de populatie.</p> <p>Een aangepast QRA, voor wat betreft een aanpassing van de uitgangspunten van de inrichting brengt daar geen verandering in.</p> <p>Voor de wijzigingen zoals reclamant aangeeft moet een omgevingsvergunning milieu worden aangevraagd. Onderdeel van de aanvraag is de aangepaste QRA. De wijzigingsvergunning is nog niet aangevraagd. Wel is er een concept aangepaste QRA die nog op enkele kleine punten moet worden gewijzigd. Alhoewel er nog geen wijzigingsvergunning is verleend, is toch gekeken naar de concept aangepaste QRA. Ten opzichte van de QRA van 6 juli 2016 is in de aangepaste QRA de plaatsgebonden risicocontour 10-6/jaar nabij de toekomstige woningen aan de Parklaan kleiner. Ook is het groepsrisico dusdanig afgenomen dat de oriëntatiewaarde niet meer wordt overschreden. Al met al nemen de externe veiligheidsrisico's verder af. Alhoewel de concept aangepaste QRA nog geen status heeft, is ook deze QRA geen belemmering voor de toekomstige woningen.</p>
<p>Reclamant vraagt aandacht voor de aanwezigheid van diverse peilbuizen op de locatie van de voorziene woningen. Deze peilbuizen zijn in het verleden met goedkeuring van de provincie Noord-Brabant geplaatst ten be-</p>	<p>De toegang, werking en bescherming van de peilbuizen wordt met een opstalovereenkomst verzekerd. De aanwezigheid van de peilbuizen staat de realisatie van de woningen echter niet in de weg.</p>

hoeve van het monitoren van de grond en het grondwater. De peilbuizen maken deel uit van de monitoringsstrategie die met de provincie is afgesproken. Reclamant verzoekt bij de vaststelling van het bestemmingsplan met de aanwezigheid van deze peilbuizen rekening te houden.

Bijlagen:

- 1 verslag 3^{de} bewonersavond
- 2 verslag overleg sluipverkeer

Informatieavond omwonenden Parklaan

Datum: 20 oktober 2016
Tijd: 19.30-21.00 uur
Aanwezig: Wil den Hartogh, Niek Geurts, Celine op de Laak (gemeente Heusden), Rudy Bos (Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant), Cees Pulles, Jan en Dianne Vugts, Esther Dirks, Jan Floris, Ruud en Patricia Cornelissen, dhr. en mevr. Slegers, Ilonka Mudde (omwonenden), Patrick van Vugt (Koninklijke Sanders)

Welkom

Wil den Hartogh heet iedereen welkom op deze derde informatiebijeenkomst over de locatie Parklaan.

Aanleiding

Tijdens de informatieavond op 5 juli hebben omwonenden gereageerd op het aangepaste bouwplan. Zij hebben met name aandacht gevraagd voor de (verkeers)veiligheid.

Aangepast woningbouwplan

Ten opzichte van het op 5 juli 2016 getoonde plan is een aantal wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van de veiligheid:

- Het terugleggen van drie woningen aan de Deken van Baarstraat, zodat het zicht in de bocht wordt verbeterd;
- Verruiming van de bocht Vliedbergweg – Deken van Baarstraat in verband met het vrachtverkeer;
- Plaatsing van een bolbestrate middengeleider in de bocht Vliedbergweg – Deken van Baarstraat.

Op de informatiebijeenkomst van 5 juli is reeds aangegeven dat de Vliedbergweg wordt verbreed tot 6,20 m en dat de snelheid wordt verlaagd tot 30 km/h.

Bestemmingsplanprocedure

Op dit moment ligt het ontwerp bestemmingsplan ter inzage. In dit kader bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Zienswijzen worden beantwoord in een zienswijzennota. Het (aangepaste) bestemmingsplan wordt naar verwachting vastgesteld in de raadsvergadering van 14 februari 2017. Hierna ligt het bestemmingsplan ter inzage en is er de mogelijkheid tot het instellen van beroep bij de Raad van State. Het moment van onherroepelijk worden van het bestemmingsplan is afhankelijk van het al dan niet instellen van beroep.

Vragenronde

De meeste vragen en zorgen van omwonenden hebben niet direct betrekking op het bouwplan, maar op de verkeerssituatie. De (verkeers)veiligheid heeft hun hoogste prioriteit. Hieronder een overzicht van de onderwerpen die door omwonenden zijn aangekaart:

1. Verkeersintensiteit: De belasting van de Vliedbergweg is te hoog. Dit is m.n. een probleem omdat een groot aandeel van de verkeersbewegingen veroorzaakt wordt door vrachtwagens.
2. Sluipverkeer: Veel verkeer komt via de polder de wijk in en uit. Effectieve maatregelen zijn nodig om het sluipverkeer te beperken en zo de verkeersintensiteit te verlagen. Het zou wenselijk zijn maatregelen door te voeren vóórdat het plan wordt ontwikkeld.
3. Snelheid: Het is belangrijk dat er snelheid beperkende maatregelen worden ingevoerd.
4. Wegverbreding: De wegverbreding tot 6,20 m is onvoldoende om de situatie te verbeteren. Bij deze breedte blijft de kans op opstoppingen bestaan. Ook zijn er langspaarkeerplaatsen ingetekend, wat gevaarlijk is bij het in- en uitstappen.
5. Opgang trottoir: Kan er aan de zijde van de Vliedbergweg een gelijkvloerse trottoiropgang worden gerealiseerd? Dit om de veiligheid bij het oversteken te vergroten en de rolstoeltoegankelijkheid te verbeteren.

6. Aantal woningen: Als het aantal woningen naar beneden wordt bijgesteld, is er meer ruimte voor het doorvoeren van verkeersaanpassingen t.b.v. de veiligheid. Bijvoorbeeld een apart fiets- en of wandelpad. Omwonenden pleiten voor een verblijfsgebied óf doorvoergebied, niet beiden.
7. Randvoorwaarden: Voor het creëren van een prettig woonklimaat moeten de randvoorwaarden juist zijn. Op dit moment is de verkeerssituatie onaanvaardbaar.

Hoofdstuk 2 van de toelichting op het bestemmingsplan gaat in op het thema verkeer. Om de verkeersintensiteit inzichtelijk te maken is gerekend met verkeerscijfers waarin de toekomstige situatie van het GOL, het bouwplan en de aanvraag van Sleegers zijn meegenomen. Met het verbreden van de Vliedbergweg tot 6,20 m voldoet de weg aan de richtlijnen. Het verder verbreden van de weg kan de doorstroom verbeteren, maar heeft een negatieve invloed op de snelheid. De Vliedbergweg wordt vanaf de bebouwde komgrens opgenomen binnen een 30 km-zone. De fysieke aanpassingen en het handhaven hierop wordt gerealiseerd wanneer het bouwplan wordt ontwikkeld. Het bijstellen van het aantal woningen zou van invloed zijn op de opbrengstenkant.

De discussie over de verkeersstructuur rijkt verder dan de ontwikkeling in het plangebied. Toch wordt bekeken of het mogelijk is om maatregelen te treffen om het sluipverkeer tegen te gaan. Aangezien maatregelen op deze locatie van invloed kunnen zijn op andere locaties, moet er integraal naar het verkeersvraagstuk worden gekeken. Hiertoe wordt een overleg met de gemeentelijke verkeerskundige ingepland.

Overige besproken onderwerpen:

1. Parkeren: Zijn er voldoende parkeerplaatsen en wordt er gehandhaafd als de parkeerplaatsen gebruikt worden door het personeel van Koninklijke Sanders?
De actuele parkeernormering is toegepast. Daarnaast is rekening gehouden met 12 parkeerplaatsen ter compensatie van de huidige 15 parkeerplaatsen van de schoollocatie. Patrick van Vugt geeft aan dat wanneer er veel door het personeel van Koninklijke Sanders geparkeerd wordt in de Vliedbergweg, omwonenden contact op kunnen nemen met Sanders. Zij willen geen overlast bezorgen voor omwonenden en nemen dan maatregelen.
2. Bouwhoogtes: Voor de locatie Parklaan wordt uitgegaan van de standaard bouwhoogtes in de gemeente: nokhoogte = max. 11m, goothoogte = max. 7m.
3. Bodemonderzoek: Het meest recente bodemonderzoek dateert van 10 december 2015, dus na de brand bij Sleegers.
4. Sociale huurwoningen: Indien het college besluit sociale huurwoningen in het plan op te nemen, betreft dit maximaal 1/3 deel, dus 10 sociale huurwoningen. Deze worden gesitueerd aan de zijde van de Parklaan.
5. Status bouwplan: De getoonde verkaveling is opgenomen in het bestemmingsplan. In de verkaveling kunnen nog (kleine) wijzigingen worden doorgevoerd, maar op basis van deze verkaveling gaat de gemeente in gesprek met ontwikkelaars.

Conclusies en vervolg

Geconcludeerd wordt dat het zinvol is op korte termijn nader inzicht te krijgen in het sluipverkeer en te bekijken of er effectieve maatregelen getroffen kunnen worden om het sluipverkeer tegen te gaan. Het gesprek met de verkeerskundige is ingepland op 2 november 2016. Namens de omwonenden sluit Jan Vugts hierbij aan. De genodigden van de informatiebijeenkomst ontvangen een terugkoppeling van het gesprek met de verkeerskundige.

De door omwonenden uitgesproken zorgen worden onder de aandacht gebracht bij het gemeentebestuur. Indien het mogelijk is om maatregelen tegen het sluipverkeer in te zetten, zal daarover aan het gemeentebestuur een uitspraak worden gevraagd.

Parklaan - Verkeer

Datum: 2 november 2016
Tijd: 11.30-12.30 uur
Aanwezig: Wil den Hartogh, Hans Rompen, Celine op de Laak (gemeente Heusden)
Jan Vugts, Ruud Cornelissen (afgevaardigden omwonenden Parklaanlocatie)

Aanleiding

Tijdens de drie informatiebijeenkomsten over de Parklaanlocatie is er door omwonenden met name aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid. Tijdens de bijeenkomst van 20 oktober 2016 is een overleg met de gemeentelijke verkeerskundige toegezegd om nader in te gaan op het sluipverkeer.

Sluipverkeer

Hans Rompen licht aan de hand van een overzichtskaart het aspect sluipverkeer toe. In het voorjaar van 2016 zijn op verschillende wegen, waaronder de Vliedbergweg, verkeersstellingen uitgevoerd. De naar verhouding lage telresultaten leiden wat betreft afwikkelingscapaciteit van de onderhavige wegen niet tot problemen. De bewoners geven echter aan dat zij in grote mate hinder ondervinden van het vrachtverkeer en het sluipverkeer dat extra belastend is voor de Vliedbergweg, vooral omdat een groot deel hiervan ook weer vrachtverkeer betreft. Ook zijn zij bang dat wanneer de nieuwe woningen er staan en de verkeerssituatie zou zijn verslechterd, het niet meer mogelijk is om nog aanpassingen door te voeren.

De tellingen geven inzicht in de verdeling personenauto's, vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer. In verhouding gaat er veel vrachtverkeer over de Vliedbergweg. Hans Rompen geeft aan dat het weren van sluipverkeer echter niet eenvoudig is. Los van de discussie over wie of wat sluipverkeer is, moet er worden gewaakt voor het verplaatsen van het probleem. De nieuwe plannen binnen het GOL (Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat) zullen vanwege de projectie van de zuidelijke op- en afrit A59 naar een andere locatie, waarschijnlijk een deel van het ongewenste verkeer doen afnemen. De definitieve besluiten in het kader van het GOL moeten nog worden genomen. Tussentijds blijft de gemeente het verkeer op de Vliedbergweg monitoren (door onder andere verkeersstellingen).

Voor beter inzicht in het sluipverkeer is uitvoerig (kenteken)onderzoek nodig. Waar komt het verkeer vandaan en waar heeft het zijn bestemming? Indien hiertoe wordt besloten voor het zuidelijk buitengebied, moeten de buurgemeenten Vught en Haaren hier ook bij betrokken worden. De Vliedbergweg is niet bedoeld als gebiedsontsluitingsweg, in het GVVP is de Vliedbergweg gecategoriseerd als erftoegangsweg.

Verkeersmaatregelen

Het besluit om de Vliedbergweg binnen de bebouwde kom op te nemen in een 30km-zone is genomen. Het verkeersbesluit ligt ter inzage t/m 7 december 2016. Als er geen bezwaren worden ingediend, kan deze maatregel worden doorgevoerd voordat het bouwplan wordt gerealiseerd.

De komst van de nieuwe woningen benadrukt het woonklimaat van de Vliedbergweg. Bij de uitvoering van het bouwplan wordt een aantal aanvullende maatregelen genomen.

1. Aan beide zijden van de Vliedbergweg worden fietssuggestiestroken aangebracht. Autoverkeer wordt hierdoor geattendeerd op de mogelijke aanwezigheid van fietsers en de rijbaan wordt visueel smaller. Dit komt ten goede aan de gemiddelde rijnsnelheid.
2. Zoals eerder gemeld wordt de Vliedberg enigszins verbreed waardoor het gemotoriseerd verkeer elkaar eenvoudig kan passeren, maar wel zodanig dat het verblijfskarakter van de weg gehandhaafd blijft.
3. Tevens wordt de bocht Deken van Baarstraat – Vliedbergweg ruimer gedimensioneerd waardoor het vrachtverkeer minder manoeuvreerruimte nodig heeft t.o.v. de huidige situatie. Daarmee is ook geborgd dat bij calamiteiten veiligheidsdiensten snel ter plaatse kunnen zijn.

Voetgangersoversteek

Jan Vugts benadrukt dat het voor personen in een rolstoel onmogelijk is om de weg over te steken. Dit komt door de hoge trottoirband, de drukke weg en het feit dat de klinkers te ver uit elkaar liggen.

Gevraagd wordt om de aanleg van een zebrapad. Uitgelegd wordt dat een zebrapad, op een locatie waar sporadisch wordt overgestoken, niet altijd de meest veilige oplossing is. Wel wordt er toegezegd om (los van het bouwplan) te bezien of de voetgangersoversteek ter hoogte van de aansluiting Deken van Baarstraat zodanig uit te voeren is, dat deze door mensen met bijvoorbeeld kinderwagen, rolstoel of rollator met meer comfort te nemen is.

Alternatieve route

Ruud Cornelissen overhandigt een overzichtskaart met een alternatieve route voor vrachtwagens van Koninklijke Sanders. De route gaat via de parallelweg, de Venbroekstraat, Deken van Baarstraat en een doorsteek naar Koninklijke Sanders. Idee is dat de intensiteit van het vrachtverkeer (incl. vervoer gevaarlijke stoffen) door de woonwijk afneemt. De gemeente bekijkt of deze route haalbaar en wenselijk is en bespreekt het voorstel met Koninklijke Sanders.



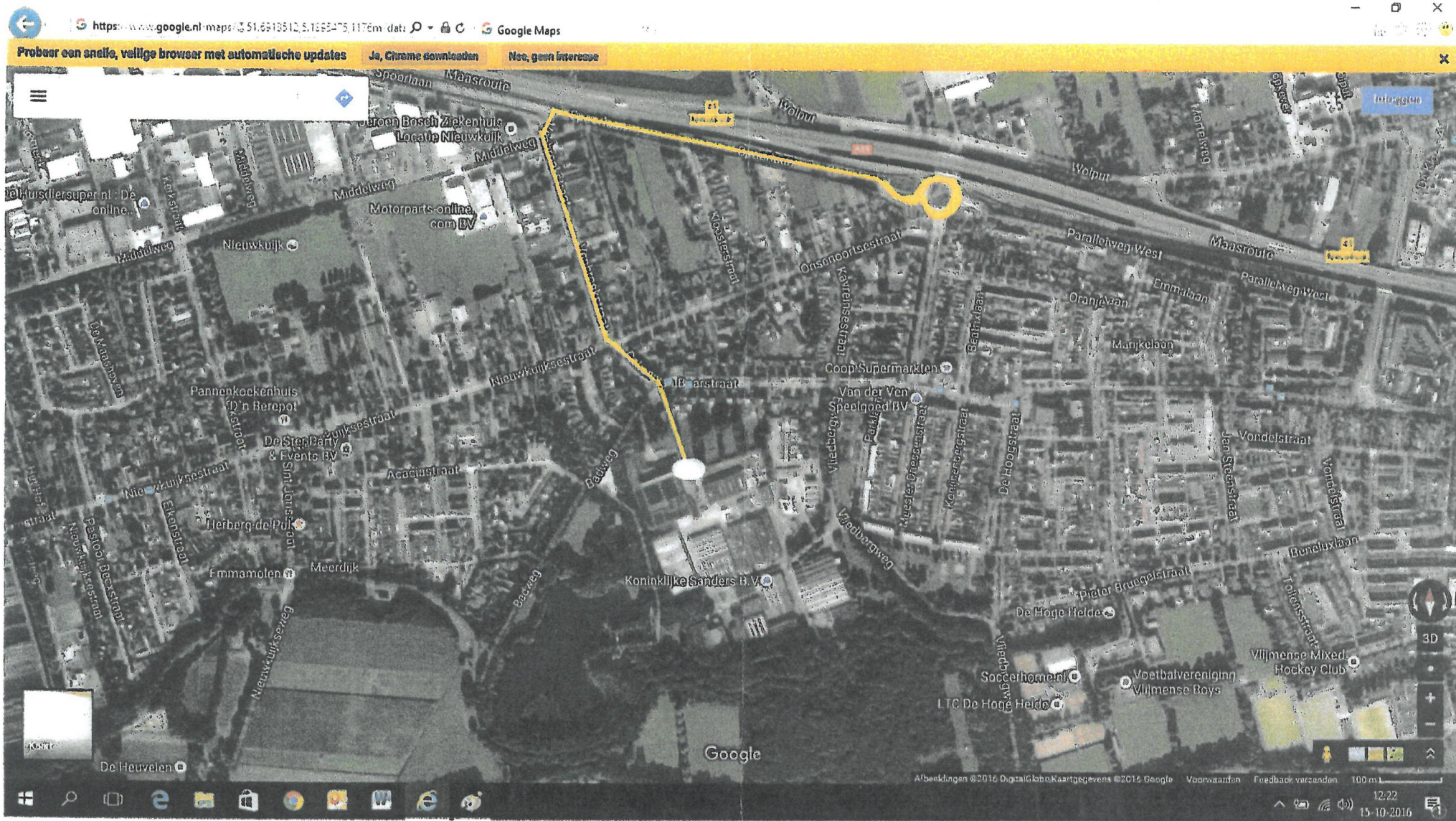
20161102 Voorstel
omwonenden - alte

Conclusie

Het treffen van maatregelen tegen sluipverkeer is lastig, omdat het niet de bedoeling is dat problemen enkel verschuiven. De maatregelen in het kader van het GOL kunnen tot een zekere verbetering leiden, maar die maatregelen worden pas over enkele jaren geëffectueerd.

Afgesproken wordt, dat de gemeente:

- De verkeersaantallen blijft monitoren;
- Op korte termijn het 30 km regiem invoert;
- Op korte termijn de mogelijkheden bekijkt m.b.t. de voetgangersoversteek;
- De aangekondigde maatregelen (1 t/m 3) uitvoert in het kader van het woonrijp maken van het bouwplan;
- Serieus kijkt naar de mogelijkheid voor het aanpassen van de aanrijdroute naar Koninklijke Sanders en met hen daarover in overleg treedt. Indien dit een goed alternatief zou blijken te zijn, dient dit ter instemming te worden voorgelegd aan het college.



- * TRANSPORT NAAR KONINKLIJKE SANDERS.
- * VANAF A59 - SPOORLAAN - VENBEDRUKSTRAAT. - KLEINDEEL GEDEN. U BOARDSJE
 VERVOLGENS NAAR DEREIN KONINKLIJKE SANDERS.
 NIET MEER SOOR WOUWAGJE 95% VAN DEZE ROUTE VOLDOET AAN DE 11