

Nota zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan ‘Samen mee naar de A2’

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Samen mee naar de A2’ heeft overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 29 oktober 2020 tot en met 10 december 2020 ter visie gelegen. Gedurende deze termijn van zes weken kon eenieder een zienswijze indienen. Er zijn 6 unieke zienswijzen ontvangen, welke in deze nota samengevat en beantwoord zijn.

In paragraaf 2 van deze nota zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. In verband met de privacy van de reclamanten zijn de namen en adressen van de reclamanten van de zienswijzen niet opgenomen in het verslag. De lijst van reclamanten is bekend bij de gemeente. Dat de reacties samengevat zijn weergegeven, betekent niet dat deze slechts gedeeltelijk zijn beoordeeld; bij de beantwoording zijn de volledige reacties betrokken.

In hoofdstuk 3 is een overzicht gegeven van de wijzigingen die naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve worden gedaan.

2 Behandeling zienswijzen

2.1

Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
De indiener trekt in twijfel of de gemeente een transparante afweging heeft gemaakt.	Het project 'Samen mee naar de A2' geeft invulling aan een verkeersveilige en toekomstbestendige oplossing voor het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein en agrarisch gebied Chijnsgoed. Dit verkeer rijdt momenteel door de kernen Maarheeze en Sterksel. Dat leidt tot leefbaarheids-problemen en een toenemende verkeersonveiligheid in deze woongebieden. Het project is een burgerinitiatief van de dorpsraden Sterksel en Maarheeze. De gekozen variant is tot stand gekomen na een uitvoerig traject met dorpsraden, aanwonenden en belangstellenden waarbij meerdere varianten (23 in totaal) onderzocht zijn. Via meerdere raads- en collegebesluiten is het huidige tracé tot stand gekomen. In 2014 is door beide gemeenteraden besloten drie varianten verder te onderzoeken. Op 13 december 2016 heeft de gemeenteraad van Cranendonck en op 30 november 2016 heeft de gemeenteraad van Heeze-Leende besloten keuze te maken voor variant T via de D'Aasdonken op basis van de onderbouwing. In de besluitvorming zijn meerdere aspecten afgewogen zoals milieu, natuur en overlast. De onderzoeken bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan tonen de uitvoerbaarheid van het project aan, ook in relatie tot het bestaande woon- en leefklimaat.
De verzonden inspraakreactie en bezwaren blijven van toepassing. Deze zijn hieronder kort aangehaald: Het project mist de connectiviteit met de problematiek rondom de A2 en de indiener stelt daarvoor in de plaats voor de problematiek breder te zien en een overall-visie en beleid m.b.t. de A2 op te stellen en verzoekt de gemeente inspanning te doen het Rijk te bewegen de snelheid op de A2 te verlagen. De bepalingen in artikel 6, 7 en 8 m.b.t archeologie lichten nauwelijks de handhaving op archeologische waarden toe. De indiener vreest dat de Moonslaan een sluiproute wordt en stelt een inrijverbod	De aanleiding voor het project 'Samen mee naar de A2' is het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Poort 43 en (voormalige) LOG Chijnsgoed dat de kernen Maarheeze en Sterksel doorkruist. De weg is een aansluiting op de A2, maar heeft in de aanleiding geen relatie met de A2. De nabijheid van de A2 is meegenomen in het opstellen van de benodigde onderzoeken voor het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat de nieuwe route niet leidt tot onacceptabele effecten voor het woon- en leefklimaat. De gemeenteraad heeft beleidsruimte dit project op te starten en een scenario te kiezen. In november en december 2016 is door de gemeenteraad van Cranendonck en Heeze-Leende besloten de keuze te maken voor variant 'T, via de D'Aasdonken' op basis van de onderbouwing. De bepalingen inzake archeologie zijn gebaseerd op de archeologische waardenkaart, die vastgesteld is door de raad. Bij het opstellen van de kaart is de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant betrokken geweest. Zoals beschreven in paragraaf 4.1 van de toelichting zal, op advies van de omgevingsdienst, archeologische begeleiding plaatsvinden tijdens de uitvoering van het project. De archeologische begeleiding vindt plaats op basis van een Programma van Eisen (PVE). Gezien voorgaande onderzoeken in het kader van de scenariokeuze is het niet waarschijnlijk dat de route gaat dienen als sluiproute. Mocht in de toekomst blijken dat dit

van de Grote Bleek naar de Klaterspeelweg voor. Indiener geeft aan bereid te zijn om zijn zienswijze/bezwaren verder toe te lichten.	verkeersproblemen oplevert dan zijn hier passende maatregelen voor te treffen die geen lange procedure vergen. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. De argumenten van indiener zijn bekend.
---	--

2.2

Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
Het project heeft als gevolg dat de geluidsnorm op het perceel van de indiener wordt overschreden en maakt bezwaar tegen het verhogen van de voorkeursgrenswaarde.	Naar aanleiding van een andere zienswijze en de reactie van de Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant is het akoestisch onderzoek geactualiseerd met de nieuwste verkeersgegevens afkomstig uit het verkeersmodel Brabant Brede Model Aanpak 2018 (BBMA). Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat er geen sprake meer is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er geen maatregelen behoeven te worden getroffen en dat hogere grenswaarden niet aan de orde zijn.
Door verkeerstoename vindt waardevermindering van het onroerend goed plaats.	Naar aanleiding van een andere zienswijze en de reactie van de Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant is het verkeersonderzoek geactualiseerd met de nieuwste verkeersgegevens uit het verkeersmodel Brabant Brede Model Aanpak (BBMA). Uit de berekeningen kan worden afgeleid dat de hoeveelheid verkeer ten opzichte van de autonome situatie gelijk blijft of zelfs afneemt. Alleen bij de Ulkedonken is sprake van een toename ten opzichte van de autonome situatie, maar ten opzichte van de huidige situatie is hier sprake van een significante daling van het aantal verkeersbewegingen. Indien indiener economische schade als gevolg van de bestemmingsplanherziening meent te hebben, kan te zijner tijd een verzoek om tegemoetkoming in de planschade als bedoeld in artikel 6 van de Wet ruimtelijke ordening worden ingediend.
Er is meer last van trillingen.	Uit het geactualiseerde verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit op de Grote Bleek niet zal toenemen. Het is dan ook aannemelijk dat er niet meer effecten van eventuele trillingen zullen worden ondervonden.
De bestemmingswijziging vindt plaats op de grond van de indiener, terwijl deze nog in eigendom is van hen.	De grond is in eigendom van de indiener. De gemeente is in gesprek met de indiener om de benodigde grond te verwerven. Mocht minnelijke verwerving niet mogelijk zijn, dan biedt het bestemmingsplan een titel voor onteigening.
De voorgestelde oplossing voor verkeer op het viaduct is naar mening van indiener onveilig en onvoldoende en lijdt volgens indiener tot filevorming voor de woning waardoor hun inrit niet meer te gebruiken is.	Op het viaduct is ruimte voor één vrachtwagen tegelijk. In het ontwerp is daar rekening mee gehouden door een verbreding aan te brengen aan weerszijden van het viaduct, zodat verkeer kan wachten, in het geval verkeer van twee richtingen elkaar bij het viaduct nadert. Volgens de berekeningen rijden er in een piekmoment maximaal 2 tot 4 voertuigen per minuut over de weg. Bij een gelijke verdeling in 2 richtingen zijn dat 1 tot 2 voertuigen per minuut per richting. Dan is de kans klein dat ze op elkaar moeten wachten en als er moet worden gewacht is het voor een enkel voertuig. De kans op filevorming tot de woning is verwaarloosbaar klein, aangezien de woning van de indiener op circa 300 meter van het viaduct is gelegen.

Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
Indiener is van mening dat zijn belang, een veilige mogelijkheid om met zijn landbouwvoertuigen de weg op te draaien, onvoldoende is meegewogen. Sneller verkeer is ter plaatse van het bedrijf van indiener onwenselijk vanwege de volgende redenen: - indiener moet met groot materieel op de weg kunnen draaien. - verkeersdeelnemers zien indiener pas aankomen vanaf het midden van de bocht waardoor te weinig reactietijd overblijft. Hierdoor komt de verkeersveiligheid in het gedrang.	Het aantal verkeersbewegingen zal op dit deel van de Sterk-selseweg met minder dan 6% toenemen ten opzichte van de huidige situatie (2021). Ten opzichte van de autonome situatie is zelfs sprake van een daling met bijna 4%. In de huidige situatie is ter plaatse een snelheid van 60 km/u toegelaten. Dit wordt niet gewijzigd. Van sneller verkeer is daarmee geen sprake. De situatie zal niet veel anders zijn dan nu het geval is.
Het bestemmingsplan geeft niet weer waar de weg precies komt te liggen en hoe hoog de weg ten opzichte van de woning en het bedrijf mag zijn. Noch de toegestane snelheid, noch het type wegdek zijn vastgelegd. Indiener wijst in dit kader op de uitspraak van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dd. 24 juni 2020: ECLI:NL:RVS2020:1498 en vraagt het akoestisch onderzoek te herzien.	De wegbestemming op basis van het vigerende bestemmingsplan is reeds op deze locatie gelegen. Daarin zijn ook geen beperkingen in hoogte en ligging opgenomen. Voor de inzichtelijkheid is op de verbeelding nu een aanduiding opgenomen waarbinnen de rijstroken worden toegelaten.
Er kunnen bouwwerken tot 15 meter hoog tegen de grens van het perceel aan worden gebouwd.	Dit is op basis van het vigerende bestemmingsplan ook reeds mogelijk. De bestemmingsgrens is ter hoogte van het adres van indiener niet veranderd. Er treedt dus geen verandering op.
Er is niet geregeld wat de hoogte van de weg mag zijn, hoe deze komt te liggen, hoe de weg en de berm ten opzichte van elkaar liggen en hoe de nieuwe zich verhoudt ten opzichte van het gebied buiten het bestemmingsplangebied.	De wegbestemming op basis van het vigerende bestemmingsplan is reeds op deze locatie gelegen. Daarin zijn ook geen beperkingen in hoogte en ligging opgenomen. Voor de inzichtelijkheid is op de verbeelding nu een aanduiding opgenomen waarbinnen de rijstroken worden toegelaten.
De gevolgen van de aanleg van de weg voor het bedrijf en woongenot zijn niet voldoende onderzocht en derhalve onvoldoende afgewogen, onder meer op vlak van geluid..	Om aan te tonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en daarmee van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder een akoestisch onderzoek, een luchtkwaliteitsonderzoek en een verkeersonderzoek. Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen onaanvaardbare effecten voor het woon- en leefklimaat te verwachten zijn. Meer specifiek ter plaatse van de woning van indiener neemt de geluidbelasting (weliswaar marginaal) af, wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen en is slechts sprake van een beperkte toename van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie en zelfs sprake van een afname ten opzichte van de autonome situatie.

Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
Naast de weg ligt ter hoogte van D'Aasdonken de bestemming 'agrarisch met waarden – kwetsbare soorten'. Een verbreding heeft als gevolg dat kwetsbare soorten in gedrang komen. Hier dient nader onderzoek voor verricht te worden.	Er heeft uitgebreid natuuronderzoek plaatsgevonden naar de aanwezig van natuurwaarden en de mogelijke effecten van de ingreep daarop. Uit het onderzoek blijkt onder meer dat de voorgenomen ingreep negatieve effecten met zich meebrengt op beschermde soorten flora en fauna en dat er sprake is van een ontheffingsplicht. In dat kader is een mitigatieplan opgesteld. De daarin opgenomen maatregelen zijn afdoende om een overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen, behoudens voor de Buizerd en Wezel. Voor deze laatste twee soorten zal een ontheffing worden aangevraagd.
De weg grenst aan een locatie met zeer hoge cultuurhistorische waarde. Hier dient rekening mee gehouden te worden.	Bij het ontwerpen van de weg is rekening gehouden met landschappelijke eigenschappen. In het ontwerp worden bepaalde karakteristieke eigenschappen teruggebracht in het landschap. De verbreding van de weg zal een relatief beperkte verstoring (ten opzichte van de huidige weg) met zich meebrengen doordat de weg al een grotendeels in het gebied aanwezig is. Verwacht wordt dat de wegverbreding geen bedreiging vormt voor bestaande waarden binnen het plangebied.
Aangetoond dient te worden middels een verkeersonderzoek of verbreding wel noodzakelijk is. De indiener doet een paar voorstellen voor alternatieven die naar zijn mening beter in het landschap passen en ook veiliger zijn. Indiener verzoekt voorts de eerder uitgevoerde onderzoeksrapporten voor de alternatieven aan hem te overleggen.	Uit hoofdstuk 4.3 'Verkeer' van de toelichting blijkt dat de verkeersintensiteit op dit deel dan D'Aasdonken toeneemt van 560 in de huidige situatie (2021) tot 2.590 in de plansituatie in 2030. Overigens ook in de autonome situatie treedt hier een groei op tot 2.580 mvt/etmaal. De huidige weg is hier niet op berekend en dient in dit kader aangepast te worden. Voor het project 'Samen mee naar de A2' zijn door bewonersinitiatieven 23 ontsluitingsvarianten aangedragen waarvan drie voorkeursvarianten zijn overgebleven, waarvoor een haalbaarheidsstudie is gedaan. Hieruit is één variant gekozen om deze verder te ontwikkelen. In deze variant is ervoor gekozen om bestaande wegen te verbreden waardoor er een aantrekkelijke ontsluitingsweg ontstaat van de A2 naar het bedrijventerrein 's Chijnsgoed. De wegen die (deels) verbreed moeten worden zijn: Sterkselseweg, Grote Bleek en d'Aasdonken. Alle onderzoeken zijn terug te vinden met de volgende link: https://www.sterksel.nu/wikisterksel/index.php/Samen-MeeNaarDeA2. Onder het kopje Rapporten en documenten treft u de gevraagde informatie aan. Het voorliggende plan is de resultante van een uitgebreid vooronderzoek en is daarmee zorgvuldig tot stand gekomen. De gemeenteraad heeft op 13 december 2016 besloten op de variant T-Daasdonken op basis van de verschillende varianten die er toen voorlagen. De gemeente ziet geen reden om andere alternatieven opnieuw aan een onderzoek te onderwerpen.
Indiener geeft aan niet veilig gebruik te kunnen maken van zijn inrit, zowel bij het oprijden als uitrijden en vraagt onderzoek naar zijn in- en oprit omdat	De in- en uitrit worden iets korter door de beoogde verbreding, maar blijven wel behouden. Voorts is hier sprake van een rechte weg, waardoor voldoende uit- en overzicht is op de weg.

deze voor een deel zal verdwijnen door het verbreden van de weg.	
Verbreiding gaat ten koste van de veiligheid van fietsers op de D'Aasdonken. Vermenging van verkeer is bij de verwachte verkeersintensiteit onveilig en daarmee niet wenselijk en geeft verdere onderbouwing in zienswijze.	Naar aanleiding van deze zienswijze en de reactie van de Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant is het verkeersonderzoek geactualiseerd met de nieuwste verkeersgegevens uit het verkeersmodel Brabant Brede Model Aanpak (BBMA). Uit de berekeningen kan worden afgeleid dat de hoeveelheid verkeer ten opzichte van de autonome situatie gelijk blijft of zelfs afneemt. Het effect van de planontwikkeling op de verkeersintensiteiten in 2030 is dan ook beperkt van omvang. De bestaande fietsverbindingen blijven behouden. De doorgaande fietsroute die de kernen Sterksel en Maarheeze verbindt, blijft ook intact. Hier komt 1 oversteek in met een midden rustpunt. Op de Grote Bleek en D'Aasdonken komen suggestiestroken waar fietsers gebruik van kunnen maken.
De geluidsnorm wordt overschreden bij zijn woning en bovendien gaat de gemeente bij het geluidsonderzoek uit van andere cijfers dan de verkeersintensiteit die ergens anders wordt aangedragen.	Naar aanleiding van deze zienswijze en de reactie van de Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant is het akoestisch onderzoek geactualiseerd met de nieuwste verkeersgegevens afkomstig uit het verkeersmodel Brabant Brede Model Aanpak 2018 (BBMA). Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat er geen sprake meer is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er geen maatregelen behoeven te worden getroffen en dat hogere grenswaarden niet aan de orde zijn. Ter plaatse van de woning van indiener wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.
Bij de toetsing van de grenswaarden voor luchtkwaliteit is uitgegaan van onjuiste verkeersintensiteiten. Bovendien komt het meest zware verkeer langs de woning van indiener waardoor de luchtkwaliteit zal afnemen en er sprake is van een aantasting van het woon- en leefklimaat.	Naar aanleiding van deze zienswijze en de reactie van de Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant is het luchtkwaliteitsonderzoek geactualiseerd met de nieuwste verkeersgegevens afkomstig uit het verkeersmodel Brabant Brede Model Aanpak 2018 (BBMA). Uit de nieuwste berekeningen blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekenende mate is. Er is dan ook geen nader onderzoek nodig. Daarmee is van een aantasting van het woon- en leefklimaat dus geen sprake.

2.5

Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
De indieners vrezen dat de ontwikkeling afbreuk doet aan de bereikbaarheid voor de woning, de akkers en de bedrijven (varkenshouderij en zorgboerderij) door de afsluiting van het oostelijke deel van de Grote Bleek. Ze vragen daarom om een aansluiting van de huidige Grote Bleek op de nieuwe weg en deze doorgang alleen toegankelijk te houden voor bestemmingsverkeer.	De woningen, akkers en bedrijven blijven vanuit oostelijke richting gewoon bereikbaar. Vanuit westelijke richting wordt de weg inderdaad afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Verkeer vanuit westelijke richting kan de woningen e.d. bereiken via de nieuwe route, Sterkselseweg, Grote Bleek. De omrij-afstand is minder dan de 1,5 en 2 km die in de zienswijze genoemd zijn. De gevraagde aansluiting van de huidige Grote Bleek op de nieuwe weg voor bestemmingsverkeer is ongewenst, omdat een verkeersveilige aansluiting een te groot ruimtebeslag vraagt.
De voorgestelde oplossing voor verkeer op het viaduct is naar mening van indiener onveilig en onvoldoende en lijdt volgens indiener tot een lagere doorstroming.	Op het viaduct is ruimte voor één vrachtwagen tegelijk. In het ontwerp is daar rekening mee gehouden door een verbreding aan te brengen aan weerszijden van het viaduct, zodat verkeer kan wachten, in het geval verkeer van twee richtingen elkaar bij het viaduct nadert. Volgens de berekeningen rijden er in een piekmoment maximaal 2 tot 4 voertuigen per minuut over de weg. Bij een gelijke verdeling in 2 richtingen zijn dat 1 tot 2 voertuigen per minuut per richting. Dan is de kans klein dat ze op elkaar moeten

	wachten en als er moet worden gewacht is het voor een enkel voertuig. De kans op filevorming tot de woning is verwaarloosbaar klein en blijft de doorstroming dus voldoende.
Het is niet geborgd hoe de weg komt te liggen, hoe deze weg wordt ingericht en om wat voor weg het gaat.	Voor de inzichtelijkheid is op de verbeelding een aanduiding opgenomen waarbinnen de rijstroken worden toegelaten. Verder wordt in de toelichting van het bestemmingsplan verduidelijkt hoe de weg wordt ingericht en zijn er tracétekeningen waarover gecommuniceerd is in de nieuwsbrief en die raadpleegbaar zijn via de website van de gemeente. Aan de hand van deze tracé-tekeningen is het bestemmingsplan opgesteld.
Diverse onderzoeken en rapporten ontbreken volgens de indieners.	De rapporten en onderzoeken zijn opgenomen als bijlagen bij de toelichting in het bestemmingsplan.

2.6

Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
Geluidsoverlast van afremmend en optrekkend verkeer door de wegversmalling op het viaduct dient mee te worden genomen in het akoestische onderzoek.	De berekeningen voor het akoestisch onderzoek zijn gebaseerd op de Standaardrekenmethode II. Deze methode bevat een zogenoemde optrektoeslag. Die is toegelicht in paragraaf 2.5 van bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hier staat onder meer: "De optrekcorrectie ΔLOP is een correctieterm ten gevolge van het afremmen en optrekken van het verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer sterk beperkt."

3 Wijzigingen n.a.v. zienswijzen

De zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen op de volgende punten:

3.1 Regels

Artikel 4.1. sub a onder 1 is aangevuld met de zinsnede die als volgt luidt:

“, waarbij de rijstroken uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – rijbaan’.”

Artikel 12 is aangevuld met sub c, dat als volgt luidt:

“het overschrijden van de begrenzing van de aanduiding ‘specifiek vorm van verkeer – rijbaan’ met ten hoogste 1 meter ten behoeve van de aanleg van de weg, mits voldaan wordt aan de bepalingen van de Wet geluidhinder.”

3.2 Verbeelding

Aan de verbeelding is de functieaanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – rijbaan’ toegevoegd.

3.3 Toelichting

Naar aanleiding van een ontvangen zienswijze en de reactie van de Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant is het bestemmingsplan geactualiseerd met de nieuwste verkeersgegevens afkomstig uit het verkeersmodel Brabant Brede Model Aanpak 2018 (BBMA). Aan de hand van de uitkomsten van het BBMA zijn de bestemmingsplanonderzoeken geactualiseerd. De conclusies van de volgende geactualiseerde onderzoeken zijn verwerkt in de toelichting:

- Natuuronderzoek
- Ecologische voortoets
- Akoestisch onderzoek

- Luchtkwaliteitsonderzoek

Deze geactualiseerde onderzoeken zijn tevens in de bijlagen bij de toelichting opgenomen.

Daarnaast is de verkeerstoets verwerkt in de toelichting.

4 Ambtshalve wijzigingen:

Ambtshalve zijn er aanpassingen gedaan op de volgende punten:

4.1 Regels

Artikel 3.1 is aangevuld met sub e, dat als volgt luidt:
“voorzieningen van algemeen nut.”

Artikel 3.2.4, sub b is gewijzigd en komt als volgt te luiden:
“in afwijking van het bepaalde onder a mag de bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van informatievoorzieningen, entreevoorzieningen dan wel schuilvoorzieningen maximaal 3 m bedragen;”.

4.2 Toelichting

Aan de toelichting is het mitigatieplan toegevoegd (paragraaf 4.5.3) en dit is tevens opgenomen als bijlage 6 bij de toelichting.

Tevens is de paragraaf ‘Zienswijzen’ (paragraaf 6.2.4) aangevuld.