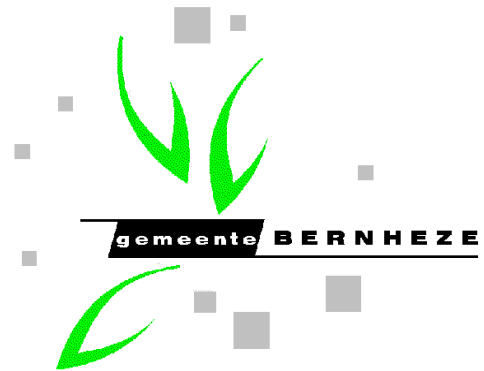




NOTA van ZIENSWIJZEN

Wijzigingsplan Uitbreiding bedrijventerrein Retsel, Heeswijk-Dinther

In verband met privacy zijn de NAW gegevens van indieners van zienswijzen in de digitale versie van deze Nota geanonimiseerd.

Nota van zienswijzen

Wijzigingsplan Uitbreiding bedrijventerrein Retsel, Heeswijk-Dinther

Deze nota heeft betrekking op de ontwerpwijzigingsplan Uitbreiding bedrijventerrein Retsel, Heeswijk-Dinther. Het ontwerpwijzigingsplan heeft gedurende zes weken, van 20 december 2018 tot en met 30 januari 2019, ter inzage gelegen. Gedurende deze periode heeft iedereen een zienswijze kunnen indienen.

Wij ontvingen 3 zienswijzen van omwonenden. Alle zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn ontvangen en daarmee ontvankelijk. Deze zienswijzen zijn in de besluitvorming betrokken.

In deze nota zijn de ingekomen zienswijzen gebundeld, samengevat en beantwoord.

Algemeen Verkeer

De drie binnengekomen zienswijzen gaan alle drie in op het aspect verkeer, -shinder en – veiligheid. Daarom beschrijven we allereerst hier een deel over deze aspecten algemeen en wordt er daarna nader ingegaan op de afzonderlijke zienswijzen.

Als de volle 1,4ha zijn bebouwd dan worden er een kleine 230 motorvoertuigen per dag extra verwacht als herkomst en bestemmingsverkeer. Eenvijfde deel is vrachtverkeer. Het is niet te verwachten dat al dit extra verkeer zich afwikkelt via de Dodenhoeksestraat. Een deel is woon-werk personenverkeer en een ander deel personenverkeer zakelijk. Het zakelijke verkeer, (personen- en vrachtverkeer), omvat meer dan 20%, en is vooral tijdgestuurd in zijn herkomst en bestemming. En zal zich naar verwachting nauwelijks afwikkelen via de Dodenhoeksestraat. De maximum hoeveelheid extra motorvoertuigen door betreffende straat bedraagt dan 180 motorvoertuigen per etmaal.

De Dodenhoeksestraat is in het vigerende bestemmingsplan de functie van ontsluitingsweg meegegeven. Hij is als zodanig bedoeld en wordt als zodanig gebruikt. Zoals ook in de zienswijzen wordt aangehaald. De Dodenhoeksestraat maakt geen deel uit van het nu voorliggende plan. De functie verandert niet. De ontsluitingscapaciteit van de Dodenhoeksestraat is naar onze mening voldoende om het verwachte extra verkeer af te wikkelen.

De Dodenhoeksestraat wordt in ochtend- en avondspits bereden door personenverkeer. Wellicht meer dan verwacht door de indieners van een zienswijze. Het is mogelijk te herleiden naar de eerder genomen verkeersnelheidsremmende maatregelen in de Eikenhout. Vrachtverkeer is vanuit de Hommelsedijk/Zandstraat of Vorstenboscheweg toegelaten in de Dodenhoeksestraat, mits het bestemmingsverkeer is. Herkomst vrachtverkeer is eveneens toegelaten. De Dodenhoeksestraat valt in een 30km/u-zone.

Recente metingen hebben uitgewezen dat op delen de snelheid van 85% van het autoverkeer bijna tegen de 60km/u ligt; er bestaat dus een snelheidsprobleem. Daarbij kan de inrichting van de weg beter aansluiten bij de gewenste snelheid. Door de lengte, de rechtstand en uitwegen aan de beide zijden van de weg zijn goed- en verkeersveilig werkende (tijdelijke) fysieke verkeersmaatregelen moeilijk aan te brengen. Het huidige wegbeeld sluit daarom niet aan bij het gewenste snelheidsregime. Doordat er geen trottoirs zijn, dienen voetgangers gebruik te maken van de weg. Terugbrengen van de verreden snelheid zal daarom ook hun verkeersveiligheid tot een acceptabel niveau brengen. Het aanbrengen van belijning en de aanleg van fietssuggestiepaden zorgen dat de weg beter aan sluit bij het gewenste wegbeeld en de gewenste te rijden snelheid. Maar het is minder gebruikelijk om in een bedrijventerrein vrij liggende voetpaden aan te brengen. Een en ander is ook besproken met een van de indieners van de zienswijzen. Het door een van de indieners geopperde geheel afsluiten van de Dodenhoeksestraat voor gemotoriseerd autoverkeer leidt tot ongewenste hoeveelheden uitwijkverkeer door Nobisweg, Kerkstraat, Den Dolvert en Brouwersstraat in Heeswijk-Dinther en biedt aldus geen oplossing.

Overlast in zin van Wet Geluidhinder of Milieuwetgeving is niet aan de orde. Er is daarnaast een dempende werking van struweel/bomenrij aan twee zijden van de weg. De weg is aangelegd in asfalt. Wellicht is er meer last door de combinatie bandengeruis en verreden snelheid. Vermindering snelheid leidt tot vermindering last verkeersgeluid. Hiervoor worden maatregelen getroffen.

Samenvatting

1. Er wordt niet voldaan aan de wijzigingsvoorwaarden, want de noodzaak is onvoldoende aangetoond en de landschappelijke inpassing is onvoldoende gewaarborgd en de belangen van derden worden onevenredig geschaad door geen goede landschappelijke inpassing.
2. Uitbreiding zorgt voor nog meer verkeershinder. In het plan wordt de Dodenhoeksestraat niet als ontsluitingsroute genoemd, dit is echter wel het geval. Daarnaast wordt er te hard gereden en wordt deze als sluiproute gebruikt en niet alleen door bestemmingsverkeer. Daarnaast wordt door de hoge snelheid het geluid weerkaatst door de bedrijfspanden en is het verkeersonveilig.
3. Het intensieve gebruik van de Dodenhoeksestraat doet afbreuk aan het idee van rustig en landelijk wonen.
4. Op huidige bedrijventerrein wordt veelvuldig niet aan voorschriften voldaan, dit zet de ruimtelijke kwaliteit onder druk. De gemeente moet hier beter naar kijken en op orde brengen alvorens met een uitbreiding aan de slag te gaan.
5. Reclamant vreest waardedaling van zijn woning na realisatie van de uitbreiding. Er moet dan ook naar andere locaties gekeken worden waar geen of minder planschade te verwachten is of naar een verbetering van de inpassing en inrichting.
6. Een oplossing zou zijn om de Dodenhoeksestraat af te sluiten voor doorgaand verkeer en alleen nog toegankelijk te maken voor wandelaars en fietsers.

Reactie

1. Paragraaf 4.2 van de toelichting gaat uitvoerig in op de behoefte en de noodzaak voor uitbreiding. Door reclamant wordt niet aangegeven waarom of hoe deze paragraaf te kort schiet in het beantwoorden van deze vraag. Er wordt juist door 13 bedrijven concreet aangegeven interesse te hebben. Tevens is er met één bedrijf een overeenkomst aangegaan om grond te kopen en met een ander bedrijf zijn de gesprekken vergevorderd om o.a. uit het buitengebied weg te trekken. Ook is er veel belangstelling vanuit de ondernemersvereniging voor het plan. In het moederplan is al een groen bestemming opgenomen over de gehele lengte van de Dodenhoeksestraat met een diepte van circa 25 meter. Hierdoor is er sprake van een goede landschappelijke inpassing.
2. Zie Algemeen verkeer
3. Dat een weg langs een bedrijventerrein als intensief wordt ervaren door reclamant betwisten we niet. Echter is de situatie nu al zo dat ze wonen aan een bedrijventerrein, aan deze zijde van hun woningen is derhalve al een andere uitstraling dan die van rustig en landelijk wonen. De toevoeging van de bestemming bedrijf op een afstand van circa 140 meter met daarvoor een groenbuffer verandert daar niets aan.
4. Dat ondernemers op andere gronden dan in het wijzigingsplan zich niet houden aan de regels, wil niet zeggen dat we niet naar uitbreiding van het bedrijventerrein kunnen kijken. Indien er niet aan de voorschriften van het bestemmingsplan wordt voldaan, dan kan daar bij vergunningverlening van nieuwbouw bezwaar tegen aangetekend worden of bij bestaande situaties een handhavingsverzoek over ingediend worden bij de gemeente. Wij zullen dan bekijken of er niet aan voorschriften voldaan wordt en in die gevallen handhavend optreden.
5. Waardedaling van de woning wordt vergoed door planschade. Er is in het moederplan al rekening gehouden met uitbreiding op deze locatie. In dat kader is toen onderzoek gedaan naar eventuele locaties voor uitbreiding. Onderhavige locatie is daar toen uit

gekomen om een wijzigingsbevoegdheid op te leggen. Het was voor reclamant dan ook mogelijk om bekend te zijn met de wijzigingsvoorwaarden uit het moederplan. De locatie is dusdanig gekozen dat er maar één woning direct aan grenst. Door de groenbuffer aan de zuidoostzijde houden we hier rekening mee en door de groenbuffer van circa 25 meter diepte over de gehele breedte (in het moederplan) aan de noordoostzijde houden we rekening met de woningen aan de Dodenhoeksestraat.

6. Zie Algemeen verkeer

Gevolgen voor het wijzigingsplan

De zienswijze heeft een gevolgen voor het wijzigingsplan. Paragraaf 3.2 onder het kopje "Ontsluiting en parkeren" wordt de tekst onder Verkeer algemeen toegevoegd.

Zienswijze 2 - d.d. 28 januari 2019, binnengekomen 28 januari 2019. NR: 1319269 Achmea Rechtsbijstand, namens Dodenhoeksestraat 1, Heeswijk-Dinther

Samenvatting

1. Reclamant heeft nu nog een vrij uitzicht vanuit de zorgboerderij. Dit uitzicht is er niet meer na realisatie van het bedrijventerrein. Dit is een grote inbreuk op het woon- en leefklimaat en een onaanvaardbare beperking.
2. Het perceel van reclamant heeft de bestemming voor zorgwoningen. De functie bedrijventerrein en zorgwoningen verenigen niet met elkaar omdat niet het plan niet voldoende landschappelijk is ingepast. Om te voldoen aan deze voorwaarde dient tussen het perceel van reclamant en het plangebied de bestemming 'groen' plaats te vinden.
3. Reclamant vreest waardedaling van zijn perceel door het nieuwe gebruik.
4. Het plan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting.
5. Er is veel sluipverkeer en er komt nog meer verkeer door de ontwikkeling, dit veroorzaakt veel overlast voor reclamant. Ook wordt er te hard gereden dan de toegestane 30km/uur. Dit samen zorgt voor onveiligheid.
6. Het intensieve gebruik van de Dodenhoeksestraat doet afbreuk aan het idee van rustig en landelijk wonen.

Reactie

1. De Raad van State heeft in meerdere uitspraken bevestigd dat er geen recht op vrij uitzicht is. Wel moeten de belangen van bewoners betrokken worden bij de besluitvorming. We kennen echter een zwaarder gewicht toe aan het belang dat is betrokken bij het realiseren van dit plan waardoor in een bedrijfsbehoefte wordt voorzien en waarbij een groenvoorziening met bomen en een waterpartij worden aangelegd. Ook hebben we afgewogen dat slechts aan één zijde van de woning (de voorzijde) het uitzicht kan worden aangetast als gevolg van dit plan. De afstand van de zorgboerderij tot de dichtstbijzijnde nieuwe bebouwing is 75 meter met daarvoor een groenbuffer van circa 25 meter breedte over de gehele lengte langs de Dodenhoeksestraat.
2. Bij ons is niet bekend dat het perceel de bestemming zorgwoningen heeft. Het bestemmingsplan geeft aan dat het een agrarisch bedrijf is. Daarnaast is in het moederplan al een groen bestemming opgenomen over de gehele lengte van de Dodenhoeksestraat met een diepte van circa 25 meter. Hierdoor is er sprake van een goede landschappelijke inpassing.
3. Hiervoor kan reclamant een vergoeding tot tegemoetkoming in de schade aanvragen bij de gemeente. Een onafhankelijke partij zal het college van burgemeester en wethouders van adviseren over de hoogte van de schade die geleden wordt. Waarna het college een besluit neemt over de aanvraag.
4. Zie Algemeen verkeer
5. Zie Algemeen verkeer

6. Dat een weg langs een bedrijventerrein als intensief wordt ervaren door reclamant be-
twisten we niet. Echter is de situatie nu al zo dat ze wonen aan een bedrijventerrein,
aan deze zijde van hun woningen is derhalve al een andere uitstraling dan die van rus-
tig en landelijk wonen. De toevoeging van de bestemming bedrijf op een afstand van
circa 140 meter met daarvoor een groenbuffer verandert daar niets aan.

Gevolgen voor het wijzigingsplan

De zienswijze heeft een gevolgen voor het wijzigingsplan. Paragraaf 3.2 onder het kop-
je "Ontsluiting en parkeren" wordt de tekst onder Verkeer algemeen toegevoegd.

Zienswijze 3 - d.d. 25 januari 2019, binnengekomen 28 januari 2019. NR: 1319259
Stichting Dichterbij, namens Team Zorgboerderij Tónnieje-Hoeve, Dodenhoeksestraat 1a,
Heeswijk-Dinther

Samenvatting

1. In het bestemmingsplan Retsel was aangegeven dat de Dodenhoeksestraat een cala-
miteiten ontsluiting werd.
2. Reclamant heeft nu nog een vrij uitzicht vanuit de zorgboerderij. Dit uitzicht is er niet
meer na realisatie van het bedrijventerrein. Om te plannen acceptabel te maken moet
de bouwhoogte teruggebracht worden naar 6,5 meter en een goede landschappelijke
inpassing.
3. Er is veel sluipverkeer en er komt nog meer verkeer door de ontwikkeling, dit veroor-
zaakt veel overlast voor reclamant. Ook wordt er te hard gereden dan de toegestane
30km/uur. Dit samen zorgt voor onveiligheid.
4. Gewenst is een veilige inrichting conform een 30km/uur zone.
5. Een alternatieve oplossing zou zijn om de Dodenhoeksestraat doodlopend te maken en
alleen nog toegankelijk voor wandelaars en fietsers.

Reactie

1. In het bestemmingsplan Retsel is dit niet aangegeven. In dit plan is juist aangegeven
dat het een ontsluitingsweg is en dat de weg een beperkte mate van doorstroming van-
uit het buitengebied (het landbouwontwikkeld gebied) richting de provinciale weg is.
2. De Raad van State heeft in meerdere uitspraken bevestigd dat er geen recht op vrij uit-
zicht is. Wel moeten de belangen van bewoners betrokken worden bij de besluitvor-
ming. We kennen echter een zwaarder gewicht toe aan het belang dat is betrokken bij
het realiseren van dit plan waardoor in een bedrijfsbehoefte wordt voorzien en waarbij
een groenvoorziening met bomen en een waterpartij worden aangelegd. Ook hebben
we afgewogen dat slechts aan één zijde van de woning (de voorzijde) het uitzicht kan
worden aangetast als gevolg van dit plan. De afstand van de zorgboerderij tot de
dichtstbijzijnde nieuwe bebouwing is 75 meter met daarvoor een groenbuffer van circa
25 meter breedte over de gehele lengte langs de Dodenhoeksestraat.
De voorgestelde bouwhoogte is niet gangbaar of reëel voor een standaard bedrijfshal of
– loods. Het is vanuit dat oogpunt niet wenselijk om de maatvoering aan te passen.
3. Zie Algemeen verkeer
4. Zie Algemeen verkeer
5. Zie Algemeen verkeer

Gevolgen voor het wijzigingsplan

De zienswijze heeft een gevolgen voor het wijzigingsplan. Paragraaf 3.2 onder het kop-
je "Ontsluiting en parkeren" wordt de tekst onder Verkeer algemeen toegevoegd.

Feitelijke aanpassingen wijzigingsplan

Toelichting:

Paragraaf 3.2 wordt het kopje "Ontsluiting en parkeren" veranderd naar "Ontsluiting, parkeren
en verkeer". Aan het einde van de tekst onder dit kopje wordt de volgende tekst toegevoegd:

Als de volle 1,4ha zijn bebouwd dan worden er een kleine 230 motorvoertuigen per dag extra verwacht als herkomst en bestemmingsverkeer. Eenvijfde deel is vrachtverkeer. Het is niet te verwachten dat al dit extra verkeer zich afwikkelt via de Dodenhoeksestraat. Een deel is woon-werk personenverkeer en een ander deel personenverkeer zakelijk. Het zakelijke verkeer, (personen- en vrachtverkeer), omvat meer dan 20%, en is vooral tijdgestuurd in zijn herkomst en bestemming. En zal zich naar verwachting nauwelijks afwikkelen via de Dodenhoeksestraat. De maximum hoeveelheid extra motorvoertuigen door betreffende straat bedraagt dan 180 motorvoertuigen per etmaal.

De Dodenhoeksestraat is in het vigerende bestemmingsplan de functie van ontsluitingsweg meegegeven. Hij is als zodanig bedoeld en wordt als zodanig gebruikt. Zoals ook in de zienswijzen wordt aangehaald. De Dodenhoeksestraat maakt geen deel uit van het nu voorliggende plan. De functie verandert niet. De ontsluitingscapaciteit van de Dodenhoeksestraat is naar onze mening voldoende om het verwachte extra verkeer af te wikkelen.

De Dodenhoeksestraat wordt in ochtend- en avondspits bereden door personenverkeer. Vrachtverkeer is vanuit de Hommelsedijk/Zandstraat of Vorstenboscheweg toegelaten in de Dodenhoeksestraat, mits het bestemmingsverkeer is. Herkomst vrachtverkeer is eveneens toegelaten. De Dodenhoeksestraat valt in een 30km/u-zone.

Recente metingen hebben uitgewezen dat op delen de snelheid van 85% van het autoverkeer bijna tegen de 60km/u ligt; er bestaat dus een snelheidsprobleem. Daarbij kan de inrichting van de weg beter aansluiten bij de gewenste snelheid. Door de lengte, de rechtstand en uitwegen aan de beide zijden van de weg zijn goed- en verkeersveilig werkende (tijdelijke) fysieke verkeersmaatregelen moeilijk aan te brengen. Het huidige wegbeeld sluit daarom niet aan bij het gewenste snelheidsregime. Doordat er geen trottoirs zijn, dienen voetgangers gebruik te maken van de weg. Terugbrengen van de verreden snelheid zal daarom ook hun verkeersveiligheid tot een acceptabel niveau brengen. Het aanbrengen van belijning en de aanleg van fietssuggestiepaden zorgen dat de weg beter aan sluit bij het gewenste wegbeeld en de gewenste te rijden snelheid. Maar het is minder gebruikelijk om in een bedrijventerrein vrij liggende voetpaden aan te brengen. Het geheel afsluiten van de Dodenhoeksestraat voor gemotoriseerd autoverkeer leidt tot ongewenste hoeveelheden uitwijkverkeer door Nobisweg, Kerkstraat, Den Dolvert en Brouwersstraat in Heeswijk-Dinther en biedt aldus geen oplossing.

Overlast in zin van Wet Geluidhinder of Milieuwetgeving is niet aan de orde. Er is daarnaast een dempende werking van struweel/bomenrij aan twee zijden van de weg. De weg is aangelegd in asfalt. Wellicht is er meer last door de combinatie bandengeruis en verreden snelheid. Vermindering snelheid leidt tot vermindering last verkeersgeluid. Hiervoor worden maatregelen getroffen in de vorm van het aanbrengen van belijning en de aanleg van fietssuggestiepaden.