

# **BESTEMMINGSPLAN RANDWEG BOEKEL**

## **Gemeente Boekel**

*Nota van zienswijzen*



# **BESTEMMINGSPLAN RANDWEG BOEKEL**

## **Gemeente Boekel**

*Nota van zienswijzen*

Projectnummer:	BOE006-0001
Rapportnummer:	20170322-BOE006-0001-RAP-BP-Nota van zienswijzen 2.0
Status:	Definitief
Datum:	22 maart 2017



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op 16 november 2016 hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel middels publicatie in Weekblad Boekel & Venhorst, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en op de gemeentelijke website de terinzagelegging van het Ontwerpbestemmingsplan 'Randweg Boekel' met IMRO-idn "NL.IMRO.0755.BPBGRandwegBoekel-ON01" aangekondigd.

## 1.2 Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 17 november 2016 tot en met 4 januari 2017 ter inzage gelegen. Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening kon een ieder een schriftelijke zienswijze aangaande het ontwerpbestemmingsplan bij het college van B&W indienen.

## 1.3 Ingekomen zienswijzen

Er zijn gedurende bovengenoemde periode 23 schriftelijke zienswijzen ingediend.

In hoofdstuk 2 geven wij van elke zienswijze een korte samenvatting. Daarna omschrijven wij de reactie van het college van burgemeester en wethouders op de zienswijze. Deze reactie is gebaseerd op de volledige zienswijze.

## 1.4 Ontvankelijkheid

Conform het bepaalde in artikel 6.9 van de Algemene wet bestuursrecht is een zienswijze tijdig ingediend wanneer deze voor het einde van de termijn is ontvangen.

Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de zienswijze voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Alle ingediende zienswijzen zijn tijdig ingediend en ontvankelijk. Eén van de indieners van een zienswijze heeft na afloop van de termijn van terinzagelegging een aanvulling ingediend in de vorm van een contra-expertise op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Ook op deze contra-expertise wordt inhoudelijk ingegaan bij de behandeling van betreffende zienswijze.

## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee is ingegaan op enkele algemeen veel voorkomende onderwerpen. In deze Nota van zienswijzen worden in hoofdstuk drie alle ingekomen zienswijzen van een gemeentelijke beantwoording voorzien. Hoofdstuk vier geeft aan of en welke wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen worden doorgevoerd. Hoofdstuk vijf geeft aan of en welke ambtshalve wijzigingen worden doorgevoerd.



## 2. Algemene, gemeentelijke reactie

In totaal zijn 23 zienswijzen ontvangen waarop een reactie wordt gegeven in deze nota. Uit deze zienswijzen zijn enkele veel voorkomende onderwerpen herleid, die onderstaand worden behandeld. Deze onderwerpen kunnen in aanvulling worden gezien op de individueel behandelde reacties.

### 2.1 Nut en noodzaak

Meerdere reclamanten stellen dat nut en noodzaak onvoldoende is onderbouwd. In het MER is ingegaan op het nut en de noodzaak voor de Randweg Boekel. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. zijn in de jaren 2009 tot en met 2014 meerdere onderzoeken verricht door zowel gemeente als provincie naar nut en noodzaak en is onderzoek verricht naar mogelijke alternatieven. Uit alle onderzoeken blijkt dat de aanleg van een randweg, alles afwegende, de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. De volgende onderzoeken zijn hiervoor onder andere uitgevoerd:

- Nut en noodzaak randweg Boekel. Megaborn, januari 2010.
- Verkeerssituatie kern Boekel, effect van 'kleine maatregelen'. Kragten, mei 2014.
- Regionale visie N605, een verkeerskundig blik op lange termijn. Goudappel Coffeng, november 2014.

In aanvulling op de toelichting bij het bestemmingsplan is bovendien een Addendum MER opgesteld. Het MER voor de Randweg Boekel is opgeleverd in 2009. De Commissie m.e.r heeft het milieueffectrapport beoordeeld en naar aanleiding daarvan is een aantal zaken nader onderbouwd. Er is bijvoorbeeld nader onderzoek gedaan naar het nut en de noodzaak van de randweg en er is een onderzoek gedaan naar het probleemoplossend vermogen van kleinschaligere maatregelen in de kern (zie bovenstaand).

Het ontwerp van de randweg is gewijzigd ten opzichte van de reeds onderzochte alternatieven. De Commissie m.e.r. geeft in haar advies aan dat een beperkte tracéaanpassing of een combinatie van alternatief 2A en 2B een optimalisatie kan zijn, waarvan de milieueffecten niet nader hoeven te worden onderzocht. Precies dit is gebeurd. In de gemeenteraadsvergadering van 16 juli 2009 is de milieueffectrapportage vastgesteld, maar is er nog geen voorkeur uitgesproken voor één van de onderzochte alternatieven. Alternatief 1 werd niet als een reëel alternatief gezien, maar alternatief 2A, alternatief 2B of een combinatie van alternatief 2A en 2B werden wel als mogelijke tracés voor de toekomstige randweg gezien. Ook werd extra aandacht gevraagd voor de effecten van de Randweg op de buurtschappen. Vervolgens is in februari 2010 een projectbesluit genomen door de gemeente Boekel om een combinatie van alternatief 2A en 2B als voorkeursalternatief te benoemen en hiervoor nog een aantal varianten uit te werken. Dit heeft geleid tot het vaststellen van een tracé voor de randweg in de raadsvergadering van 14 oktober 2010; een combinatie van alternatief 2A en 2B.

Om zo volledig en actueel mogelijk inzicht te geven in effecten en nut en noodzaak zijn milieuthema's waarop mogelijk milieurelevante wijzigingen optreden in het Addendum MER aanvullend onderzocht (ondanks het advies van de Commissie m.e.r. dat dit niet noodzakelijk is). Dit heeft te maken met het wijzigen van de autonome situatie. In het MER (uit 2009) zijn hiervoor uitgangspunten vastgesteld en is het referentiejaar 2020 bepaald. In dit addendum MER wordt het referentiejaar 2030 gehanteerd. Er wordt ingegaan op de invloed hiervan op de effectbeoordeling. Tevens worden de uitgangspunten uit het MER naast de autonome ontwikkeling anno 2016 gezet om te bepalen of dit invloed heeft op de effectbeoordeling. Hierbij is ook beoordeeld of nieuwe verkeersmodelgegevens aanleiding geven tot andere inzichten over nut en noodzaak van de randweg.

Het doel hiervan is om door het opstellen van dit addendum in combinatie met het MER en de reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken een volledig en up-to-date beeld van de milieugevolgen te geven, dat dient ter ondersteuning bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel. Bij dit alles zijn de aanbevelingen uit het

“Toetsingsadvies Milieueffectrapportage Tracéstudie randweg Boekel” van de Commissie m.e.r. als leidraad gebruikt. Uit de onderzoeken in het Addendum MER blijkt dat er geen andere inzichten ontstaan ten aanzien van nut en noodzaak en milieueffecten. Zie hiervoor hoofdstuk 5 van het Addendum MER.

## 2.2 Verkeersveiligheid

In enkele zienswijzen wordt gesteld dat de aanleg van een randweg de verkeersveiligheid (in het buitengebied) niet ten goede komt.

Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER:

- Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.
- Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.
- Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel.

Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een in 2016 uitgevoerde Verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. Oversteekbewegingen van fietsers worden bij de rotondes geconcentreerd. Daar ligt de snelheid van het verkeer laag en kunnen door een goede inrichting veilige oversteken worden gerealiseerd. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de vormgeving van rotondes (enkelstrooks) geven geen aanleiding om fietstunnels te realiseren. De passeersnelheid bij rotondes is laag, er zijn voldoende hiaten in de verkeersstromen en met de toepassing van de brede middengeleiders is een veilige, gefaseerde, oversteek gewaarborgd.

## 2.3 'Koude oversteken'

Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid (“naar nul doden in Noord-Brabant”) bevat richtlijnen voor het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Eén van de onderwerpen die daarbij aandacht krijgen is het saneren van zogenaamde “koude oversteken”. Dat is een situatie waarbij verkeer een 80 km weg gelijkvloers kan kruisen maar zonder de 80 km weg op of af te rijden. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het beleid. Er is vanzelfsprekend wel beoordeeld of de alternatieve routes voldoende veilig zijn of veilig gemaakt kunnen worden.

## 2.4 Verslechtering woon- en leefklimaat in het buitengebied

Meerdere reclamanten onderkennen dat een randweg leidt tot een afname van milieuhinder in de kern Boekel, maar stellen tegelijkertijd dat er een onacceptabele verslechtering van het woon- en leefklimaat in het buitengebied tegenover staat. Deze verslechtering zou niet goed zijn onderzocht en onvoldoende in de belangenafweging zijn betrokken.

Ten eerste: er is een Milieueffectrapport opgesteld, waarin alle milieueffecten, zowel in de kom als in het buitengebied, zijn onderzocht. Dit MER is beoordeeld door de Commissie m.e.r. en akkoord bevonden. Er zijn aanbevelingen gedaan voor eventueel uit te voeren nader onderzoek die allen ter harte zijn genomen.

Ten tweede: er is een Addendum MER opgesteld om aan de hand van de meest actuele verkeersgegevens en inzichten in rekenmethodieken effecten op het gebied van geluid, stikstofdepositie en verkeer inzichtelijk te maken. De onderzoeksresultaten



onderschrijven de conclusies uit eerdere onderzoeken, waaronder het Milieueffectrapport.

Ten derde: Om te kunnen voldoen aan de eis van 'een goede ruimtelijke ordening' bij de voorbereiding en vaststelling van het bestemmingsplan 'Randweg Boekel' zijn de onderzoeken uit het Addendum MER aangevuld met onderzoeken naar alle relevante milieuaspecten, waaronder externe veiligheid, luchtkwaliteit en akoestiek. Deze aspecten zijn van invloed op het woon- en leefklimaat.

Uit de onderzoeken blijkt het volgende:

#### Externe veiligheid:

De N605 is niet opgenomen in het basisnet en wordt niet gebruikt als doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Als zodanig is geen sprake van relevante externe veiligheidsrisico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De weg kan gebruikt worden voor lokaal bestemmingsverkeer van gevaarlijke stoffen, daarvoor is echter geen kwantitatieve beschouwing van het extern veiligheidsrisico of een verantwoording daarvan noodzakelijk. Het aspect externe veiligheid vanwege transport van gevaarlijke stoffen over de weg vormt dan ook geen belemmering voor het voorliggende plan.

#### Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat ter plaatse van 3 woningen in het plangebied de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden als gevolg van de aanleg van de randweg. De maximale geluidbelasting bedraagt 51 dB. Deze berekende waarde ligt ruim onder de maximale ontheffingswaarde van 58 dB. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, heeft de wetgever bepaald dat een Hogere grenswaarde geluid mag worden vastgesteld, mits is onderzocht of geluidreducerende maatregelen doelmatig zijn of niet. Naast de aanleg van een nieuwe weg vinden ook wijzigingen aan bestaande wegen plaats. Daarom is onderzocht of er woningen in het plangebied zijn, waar door wijzigingen aan de bestaande weg (Volkelseweg en Gemertseweg) sprake is van een toename van geluid. Dit wordt het reconstructie-effect genoemd. Gebleken is dat er bij 8 woningen in het plangebied een toename van geluid van meer dan 1,5 dB (en dus een reconstructie-effect) optreedt. De toename is echter in alle gevallen minder dan de toename die maximaal is toegestaan. Ook hiervoor geldt dat een Hogere grenswaarde geluid mag worden vastgesteld, indien maatregelen niet doelmatig blijken te zijn. Niet alleen wegen die fysiek worden gewijzigd zijn in het onderzoek betrokken. Ook wegen waar verkeersintensiteiten toenemen als gevolg van de aanleg van de randweg zijn in het akoestisch onderzoek meegenomen. Voor deze wegen is geconcludeerd dat er geen normen worden overschreden. Tot slot is onderzocht of er bij de aanleg van de randweg sprake is van een goede ruimtelijke ordening, waarbij het criterium is of er een tuin c.q. gevel is waar sprake is van een goed/redelijk woon- en leefklimaat voor het aspect geluid. Dit is het geval en de conclusie is dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Het doelmatigheidsonderzoek is uitgevoerd en gebleken is dat overdrachts- of bronmaatregelen niet doelmatig zijn. Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt (kostentechnisch) als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt (een geluidsreducerende deklaag) toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

#### Luchtkwaliteitsonderzoek

Hoe een luchtkwaliteitstoets dient te worden uitgevoerd is uitgewerkt in de Handreiking Meten en rekenen luchtkwaliteit en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 20073 (Rbl) met bijbehorende wijzigingen. De werkwijze in het luchtkwaliteitsonderzoek voor de randweg sluit dan ook aan bij deze beide documenten.

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt voorgeschreven dat de luchtkwaliteit op plaatsen langs wegen representatief moet zijn berekend voor een wegsegment van tenminste 100 meter. Daarnaast schrijft de Regeling beoordeling

luchtkwaliteit 2007 voor dat de concentraties van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> op een maximale afstand van 10 meter vanaf de rand van de weg berekend moeten worden. Op basis van het voorgaande zijn rekenpunten in het rekenmodel gesitueerd op 10 meter van de wegrand. Indien woningen zijn gelegen op een kortere afstand dan 10 meter van de wegrand zijn eveneens ter plaatse van de woningen rekenpunten gesitueerd.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in de rekenjaren 2019 en 2030 zowel de jaargemiddelde concentraties als het aantal overschrijdingsdagen voor stikstof, fijnstof en zeer fijn stof ruimschoots aan de normen voldoen. En dat voor het meest belaste rekenpunt in het plangebied. De berekende concentraties liggen rond de helft van hetgeen bij Wet als grenswaarde is gesteld.

Tot slot: de rekenmethodes die zijn gehanteerd zijn bij wet voorgeschreven en worden overal in Nederland toegepast. Gebleken is dat deze een representatief beeld van de werkelijkheid geven.

## 2.5 Waardevermindering en planschade

Meerdere zienswijzen gaan in op waardevermindering van (agrarische) eigendommen en/of planschade. Voorop gesteld, de aanleg van een nieuwe provinciale weg gaat altijd ten koste van grond en zal op plekken vlak naast die weg leiden tot waardevermindering.

In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces volop en hebben we reden om hier positief over te zijn. In Boekel en omgeving is een veelvoud van de behoefte aan gronden aangekocht. Daarmee zijn we in de positie om tot een geslaagde kavelruil te komen.

Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering of schade, kan een compensatie op basis van planschade (Wro) danwel nadeelcompensatie worden aangevraagd. Dat is een proces dat na vaststelling/onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen.

### 3. Behandeling zienswijzen

Hieronder behandelen wij alle separaat ingekomen zienswijzen inhoudelijk. De zienswijze is kort samengevat en vervolgens van een antwoord/reactie voorzien.

**Zienswijze** : 1  
**Boekingsnummer** : AI/076146  
**Indiener** : van Lankveld, Richard  
**Adres** : Molenstraat 12 Boekel  
**Dagtekening** : 17-11-2016  
**Ingekomen** : 18-11-2016  
**Wijze inbreng** : Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

Het fietspad nabij de rotonde Molenstraat is aan de oostzijde van de rotonde gesitueerd. Dit leidt ertoe dat fietsers 2x een drukke weg moeten oversteken. Reclamant vraagt zich af of het fietspad aan de westzijde van de rotonde kan worden gerealiseerd, zodat fietsers slechts 1x een drukke weg kruisen. De weg naar de Neerbroek zal verkeersluw zijn.

**Gemeentelijke reactie:**

Constatering van reclamant is correct en terecht. In een eerder planstadium is deze optie ook door de projectgroep beoordeeld. Vanwege de laatste ontwikkelingen omtrent de fietsverbinding tussen Molenwijk en Molenstraat, is de suggestie van reclamant van toegevoegde waarde. Wij zullen deze ontwerpwijziging toepassen in het vast te stellen ontwerp en bestemmingsplan.

**Zienswijze** : 2  
**Boekingsnummer** : AI/076562  
**Indiener** : Achmea namens E.H.M. Donkers  
**Adres** : Kiesbeemd 5 Boekel  
**Dagtekening** : 12-12-2016  
**Ingekomen** : 12-12-2016  
**Wijze inbreng** : Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant geeft aan dat de geplande weg op ongeveer 190 meter van zijn nieuwe boerderij komt te liggen, waardoor visuele hinder ontstaat. Ook wordt de huiskavel hierdoor ruim 3,5 ha kleiner. Ook wordt een kavel op afstand (aan 't Goor) 1 ha kleiner. Hierdoor dreigen niet werkbare percelen te ontstaan en is er geen sprake meer van uitbreidingsmogelijkheden. Reclamant is ca. 4 jaar geleden naar deze locatie verplaatst.
2. Door reclamant is in de inspraakperiode (bij het voorontwerp bestemmingsplan) een reactie ingediend. Deze reactie wordt in de zienswijze herhaald. Dit betreft de volgende vragen:
  - a. Randweg komt op circa 190 meter afstand van de woning. Hierdoor komt het woongenot in gevaar door geluidsoverlast aan de westzijde waar ook de tuin ligt en ook de privacy verminderd sterk. Dit terwijl nut en noodzaak voor de aanleg van de Randweg onvoldoende zijn aangetoond.
  - b. Friesland Campina keert extra melkpremie uit als melkkoeien 10 per hectare beweiden. Deze uitkering gaat verloren door het doorsnijden van de huiskavel waardoor deze van 14 ha naar ongeveer 10ha gaat. Ook het is steeds meer gericht op melkveehouderijen grondgebonden te maken. Wie vergoedt de gemiste inkomsten van € 150.000,- Friesland Campina, € 400.000,- 4 ha huiskavel en de mogelijkheden in de toekomst door provinciaal beleid?

- c. Door de aanleg van de Randweg in de directe nabijheid en het verkleinen van de huiskavel is het bedrijf onverkoopbaar geworden. Ook uitbreiding van huiskavel is dan niet meer mogelijk. Wie gaat de afwaardering op het geheel van € 250.000,- vergoeden?
  - d. Perceel aan het Goor zal doormidden gesneden worden en verkleind van 4 ha naar 3 ha en krijgt een slechte vorm. Schade hiervan circa € 120.000,- wie vergoedt dit?
  - e. Door de afname van landbouwgrond met 5 ha mogen er conform AMVB Melkveehouderij 20 melkkoeien minder gehouden worden. Een verlies van ruim € 30.000,- volgens onteigeningsfactor 10 is dat € 300.000,- aan schade. Wie vergoedt dit?
  - f. Een mogelijke verlichting van de lasten zou kunnen zijn door 6 ha ruilgrond tegen het huiskavel te verwerven en aan ons te ruilen.
3. Reclamant geeft aan dat onvoldoende rekening is gehouden met zijn concrete (bedrijfs)belangen. Kostbare landbouwgrond verdwijnt en gronden van reclamant worden doorsneden. Reclamant stelt dat omwille van een goede ruimtelijke ordening het toekomstbeeld van jonge agrariërs niet mag worden ontnomen.
  4. Reclamant geeft aan in grote onzekerheid te verkeren over de toekomst van zijn bedrijf en van zijn woon/werkomgeving. Dit vloeit voort uit de zeer beperkte en in algemene termen opgestelde inspraaknota. Reclamant vindt dit niet acceptabel.
  5. Reclamant geeft aan dat rechthebbenden van wie gronden worden verworven minimaal in dezelfde vermogenspositie moeten blijven. Schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie, dan wel op basis van planschade of nadeelcompensatie acht reclamant onvoldoende.
  6. Reclamant geeft aan dat kavelruil / compensatie een mogelijkheid is om ook de toekomst van zijn bedrijf meer positief te zien om zo een levensvatbaar bedrijf te behouden. Het college van B&W heeft dit als een soort van inspanningsverplichting gesteld. Reclamant is echter nog niet benaderd.
  7. Reclamant verzoekt om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen en anders tegemoet te komen aan zijn zienswijzen (aan te passen).

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. In het recente verleden (4 jaar geleden) heeft reclamant inderdaad op vrijwillige basis het agrarisch bedrijf naar de locatie aan Kiesbeemd 5 verplaatst. Dit was noodzakelijk omdat reclamant vanwege de ligging van het oude bedrijf nabij de kern geen uitbreidingsmogelijkheden meer had. Gedurende de periode van de bedrijfsverplaatsing liep het project randweg Boekel echter ook al. De varianten voor de realisatie van de randweg (2A en 2B) zijn sinds 2010 bekend en het Voorlopig Ontwerp voor de randweg is in 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Dat neemt niet weg dat reclamant inderdaad een deel van de huidige huiskavel verliest door de ligging van de randweg in het ontwerpbestemmingsplan. Ook spreekt reclamant de vrees uit dat door doorsnijding van percelen niet werkbare restpercelen overblijven. Precies om deze redenen is ingezet op een kavelruilproject, dat gelijktijdig met de voorbereiding van het bestemmingsplan is opgestart. In het overleg met reclamant over een passende oplossing, zal de mogelijkheid van kavelruil worden betrokken. In Boekel en omgeving is een veelvoud van de behoefte aan gronden aangekocht. Daarmee zijn we in positie om tot een geslaagde kavelruil te komen. Ook voor de betreffende reclamant zien wij mogelijkheden tot minimaal behoud van zijn huidige oppervlakte aan landbouwgronden in de eindsituatie.
2. Punt 2 van de zienswijze bestaat uit meerdere onderdelen:
  - a) In paragraaf 2.1 wordt uitgebreid ingegaan op alle onderzoeken die zijn uitgevoerd om het nut van en de noodzaak voor de aanleg van de randweg aan te tonen. Ten aanzien van privacy verwijzen wij naar een uitspraak van de Raad

van State betreffende het bestemmingsplan Randweg Haps (201406796/1/R3). Hier oordeelt de Afdeling dat, gelet op de afstand van 120 m tussen de woning van appellant en de voorziene randweg, er geen aanleiding wordt gezien voor het oordeel dat het plan zal leiden tot een onevenredige aantasting van zijn privacy. De woning van reclamant ligt op 190 meter van de voorziene randweg in dit bestemmingsplan. Wij zijn van mening dat er ook hier geen sprake is van een onevenredige aantasting van de privacy.

b t/m e

Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos worden gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Danwel worden partijen gecompenseerd op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie.

De onder b, c, d en e genoemde aspecten worden meegenomen in een uit te werken taxatie van de schadeloosstelling.

De grondverwerving wordt door de provincie uitgevoerd. In de te voeren gesprekken over de grondverwerving komen deze aspecten aan bod. Hierbij wordt de aankoop danwel inzet van vervangende grond meegenomen. De waarde van de grond, waardedaling, alsmede een vergoeding van kosten die bijvoorbeeld gemaakt moeten worden om elders weer grond aan te kopen zijn dan onderdeel van de schadeloosstelling. Hierbij is algemeen uitgangspunt dat de rechthebbenden minimaal in dezelfde vermogenspositie moeten blijven. Indiener/rechthebbende moet financieel in staat worden gesteld minimaal dezelfde oppervlakte landbouwgrond als wordt ontnomen aan te kopen. De gevolgen van door reclamant genoemde onderdelen zoals de uitkering van melkpremie en grondgebondenheid worden in het kader van de taxatie van de schadeloosstelling beoordeeld en met de indiener/rechthebbenden besproken mede in relatie tot de mogelijkheden van aankoop van vervangende grond.

f. Zie punt 1 van de gemeentelijke reactie op deze zienswijze.

3. De stelling van reclamant dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging is niet onderbouwd en niet terecht. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouw-kavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming 'Agrarisch' in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming.
4. De onzekerheid over de toekomst van het bedrijf van reclamant begrijpen wij. Tegelijkertijd zien wij, zoals gezegd, het kavelruilproject positief in.
5. Veel inspraakreacties hadden een vergelijkbare strekking, vandaar dat ervoor is gekozen om op onderdelen een algemene reactie te formuleren. Gelijktijdig aan het proces van het bestemmingsplan loopt er, sinds de start van het project, een proces met de omgeving om te komen tot maatwerkoplossingen voor individuele belanghebbenden, zoals reclamant. Het is juist dat het minimaal in dezelfde vermogenspositie blijven een uitgangspunt is bij het bepalen van de schadeloosstelling. De bepaling van schadeloosstellingen danwel planschade of nadeelcompensatie geschiedt op basis van geldende wet- en regelgeving. Die passen wij toe.
6. Inmiddels zijn wij met reclamant in gesprek over de grondverwerving en -ruil.
7. Op basis van de zienswijze van reclamant zien wij geen aanleiding voor een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel.

---

Zienswijze	: 3
Boekingsnummer	: AI/076611
Indiener	: Achmea namens J. Donkers van Muchamp B.V.
Adres	: Mutshoek 2a Boekel
Dagtekening	: 14-12-2016
Ingekomen	: 14-12-2016
Wijze inbreng	: Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant geeft aan dat rechthebbenden van wie gronden worden verworven minimaal in dezelfde vermogenspositie moeten blijven. Schadeloosstelling op basis van de Ontheffingswet en daarvan afgeleide jurisprudentie, dan wel op basis van planschade of nadeelcompensatie acht reclamant onvoldoende.
2. Door aanleg van de weg zal een belangrijk deel van de bedrijfskavel moeten worden ingeleverd. Uitbreiding is daardoor niet meer mogelijk, en er blijft een incurant perceel over. De levensvatbaarheid van zijn bedrijf komt ernstig in gevaar.
3. Reclamant geeft aan dat grondruil voor hem een optie is en ziet hiertoe ook mogelijkheden in de nabijheid van zijn bedrijf. Het college van B&W heeft dit als een soort van inspanningsverplichting gesteld. Reclamant is echter nog niet benaderd en verkeert hierdoor in grote onzekerheid.
4. Reclamant stelt dat naast een goede ruimtelijke ordening, de gemeenteraad een goede belangenafweging dient te maken betreffende de consequenties van de feitelijke aanleg voor burgers en ondernemers, zoals reclamant. Reclamant stelt dat op voorhand duidelijkheid en zekerheid dient te worden geboden.
5. Reclamant vreest voor onaanvaardbare aantasting van zijn woon/leefklimaat. De randweg ligt op korte afstand van zijn bedrijfswoning waardoor hij vooral vreest voor geluidsbelasting. Reclamant vreest voor de praktijk, ondanks de theoretische berekeningen en het voldoen aan wettelijke normen.

**Gemeentelijke reactie:**

1. Het is juist dat het minimaal in dezelfde vermogenspositie blijven een uitgangspunt is bij het bepalen van de schadeloosstelling. De bepaling van schadeloosstellingen danwel planschade of nadeelcompensatie geschiedt op basis van geldende wet- en regelgeving. Die passen wij toe. Momenteel zijn wij bezig gronden te verwerven ten behoeve van kavelruil. Pas als zeker is dat bepaalde gronden verworven zijn of kunnen worden, kan de betreffende grond als ruilobject worden aangeboden. In geval van reclamant is er nog onvoldoende duidelijkheid over de opties voor ruil. Als de opties duidelijk zijn, wordt contact met reclamant opgenomen.
2. Meerdere zienswijzen gaan in op waardevermindering van (agrarische) eigendommen en/of planschade. In paragraaf 2.5 wordt hier in algemene zin op ingegaan. Voorop gesteld, de aanleg van een nieuwe provinciale weg gaat altijd ten koste van grond en zal op plekken vlak naast die weg leiden tot waardevermindering.

In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken.

Het tracé van de randweg Boekel is inderdaad gepland over een deel van de bedrijfskavel van reclamant. Een deel van de kavel van reclamant is benodigd voor

de aanleg van de randweg. Om die reden wordt reclamant betrokken in het kavelruilproject. In dit kader wordt gesproken over aankoop of uitruil van gronden. In dit proces wordt waardevermindering en toekomstwaarde van het bedrijf van reclamant besproken. Overigens delen wij de stelling van reclamant niet dat de aanleg van de randweg alle uitbreidingsmogelijkheden teniet doet.

3. Zie de reactie op punt 1 van deze zienswijze.
4. Het proces van kavelruil/grondaankoop is gelijktijdig met de voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure opgestart. Duidelijk is dat voor de aanleg van de randweg gronden benodigd zijn, die bij voorkeur middels een vrijwillig kavelruilproject worden verworven. De gemeenteraad heeft hier vanzelfsprekend ook weet van. De gemeenteraad wordt daardoor in staat gesteld om de belangen van individuele ondernemers in de beslissing tot het vaststellen van een bestemmingsplan mee te wegen, naast het belang van een goede ruimtelijke ordening.
5. In paragraaf 2.4 wordt in algemene zin ingegaan op de verslechtering van het woon- en leefklimaat in het buitengebied. Deze uitleg geldt ook voor de situatie van reclamant. Aanvullend: In het akoestisch onderzoek is berekend dat de woning van reclamant als gevolg van de aanleg van de randweg een geluidbelasting kent van maximaal 46 dB. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In het luchtkwaliteitsonderzoek wordt op een afstand van 10 meter van de randweg geen overschrijding van de wettelijke normen berekend. De bedrijfswoning van reclamant ligt op een afstand van ongeveer 125 meter van de randweg. De berekeningen zijn uitgevoerd gebruikmakend van de meest recente, wettelijk voorgeschreven rekenmethoden en -programma's. Deze geven een representatief beeld van de werkelijkheid.

---

<b>Zienswijze</b>	: 4
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076624
<b>Indiener</b>	: Achmea namens H.J.M van de Ven, Bouwens VOF En Van de Ven Akkerbouw
<b>Adres</b>	: p/a Biezendijk 29 Veghel, locatie Neerbroek 20 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 15-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 15-12-2016 – aangevuld 23-12-2016
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

#### **Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant beschouwt zijn eerder ingediende inspraakreactie als herhaald en ingelast en geeft aan dat de reactie van B&W zeer summier is en in algemene termen. Dit is onbevredigend voor reclamant.
2. Reclamant stelt dat de Randweg de huiskavel (Neerbroek 18 en 20) door midden snijdt en stelt dat het agrarische bedrijf hierdoor ongeschikt is voor agrarische bedrijfsvoering. Tevens vraagt reclamant zich af of het ooit zal lukken om de huiskavel volledig te verkopen. Onderhandelingen hierover hebben tot nu toe niet tot overeenstemming geleid.
3. Reclamant wil gronden in het Goor niet verkopen omdat hij deze hard nodig heeft voor eigen bedrijfsvoering. Deze gronden dienen los te worden gezien van de kavels aan de Neerbroek 18 en 20. De gronden in het Goor hebben economische en emotionele waarde en maken onderdeel uit van het melkveebedrijf. Gronden zijn onmisbaar i.v.m. grondgebondenheid, dier- en fosfaatrechten, beweiding en voorproductie voor de veestapel. Reclamant acht gronden moeilijk of niet vervangbaar gezien de goede kwaliteit. Reclamant ziet het als een vorm van ontoelaatbare druk door provincie en gemeente jegens hen. Gronden in het Goor hebben immers geen direct verband met de aanleg van de weg.

4. Een standaardantwoord met betrekking tot verwerving, schadeloosstelling, planschade en nadeelcompensatie acht reclamant onbevredigend.
5. Reclamant stelt dat naast een goede ruimtelijke ordening, de gemeenteraad een goede belangenafweging dient te maken betreffende de consequenties van de feitelijke aanleg voor burgers en ondernemers, zoals reclamant. Reclamant stelt dat op voorhand, dus voor vaststelling van het bestemmingsplan, duidelijkheid en zekerheid dient te worden geboden.
6. Reclamant stelt dat de randweg grote financiële consequenties voor hem heeft. Op voorhand wenst reclamant duidelijkheid door het sluiten van een acceptabele overeenkomst over aankoop van grond c.q. bedrijf aan de Neerbroek 18 en 20.
7. Reclamant vreest voor onaanvaardbare aantasting van zijn woon/leefklimaat. De randweg ligt op korte afstand van zijn bedrijfswoning waardoor hij vooral vreest voor geluidsbelasting. Reclamant vreest voor de praktijk, ondanks de theoretische berekeningen en het voldoen aan wettelijke normen. Reclamant stelt dat kostbare landbouwgrond verdwijnt door de aanleg van de weg, waaronder zijn grond. Reclamant vraagt zich af waarom de weg niet meer in oostelijke richting wordt gepland, over het bestaande naastgelegen industrieterrein.
8. Inspraak 21 juni 2016 dient hier volledig als herhaald en ingelast te worden beschouwd, zie onderstaande 6 vragen:
  - a. Welke maatregelen worden genomen om de uitstoot van fijnstof op Neerbroek 18+20 niet omhoog gaat en er geen verslechtering van de luchtkwaliteit komt?
  - b. De N-depositie mag niet stijgen t.o.v. de huidige situatie, maar moet overeenkomstige wettelijke eisen die bij intensieve veehouderij zijn gesteld dalen. Als dit niet gebeurt kunnen ook geen eisen betreffende stikstof- en ammoniak uitstoot worden gesteld?
  - c. Opsomming van vragen aangaande verkleining huiskavel met als totaal vraag, wie compenseert dit:
    - i. Hoe kan voldaan worden aan de omgevingshinderwetvergunning en natuurvergunning als de huiskavel te klein is?
    - ii. Bereikbaarheid huiskavel vanuit de stal voor rundvee en machines ook van andere percelen, de loonwerker kost extra?
    - iii. Huiskavel wordt onwerkbaar door de perceelvorm, de huidige beregeninstallatie is niet meer bruikbaar en wie legt een nieuwe aan?
    - iv. Beperking groei mogelijkheden, bedrijfswaarden daling, verslechtering exploitatie mogelijkheden.
    - v. Door de afname van landbouwgrond bij de aanleg Randweg, zal de vraag groter worden en dus de prijs stijgen, met als consequentie oneerlijke concurrentie.
  - d. Water aan- en afvoer voor grond en gebouwen moet goed uitgevoerd worden in overeenstemming met eigenaar agrarisch bedrijf en bewoners.
  - e. Woon-, werk- en leef plezier wordt ernstig verslechterd door geluid overlast, licht-luchtvervuiling, beperking vrije ruimte, uitzicht en horizon vervuiling. Welke maatregelen worden hier voor genomen in de vorm van geluidswering en maatregelen voor verhoging van leefbaarheid? En welke financiële vergoedingen staan hier tegenover?
  - f. Veiligheidssituatie op en om het erf verslechtert, welke veiligheidsmaatregelen worden genomen en wat is de financiële/materiele compensatie?
9. Reclamant stelt dat de Randweg op zeer korte afstand van zijn stalruimte komt op zijn bedrijfslocatie aan de Neerbroek 18 en 20 te Boekel. Daardoor vreest hij insleep van dierziekten door het vrachtverkeer op de randweg.
10. Reclamant vraagt zich af of bij het opstellen van het MER, met name het addendum wel met de meest actuele situatie en inzichten rekening is gehouden (o.a. verkeersprognose).



11. Reclamant verzoekt om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen en anders tegemoet te komen aan zijn zienswijzen (aan te passen).

**Gemeentelijke reactie:**

1. Reclamant heeft in zijn inspraakreactie een aantal vragen gesteld, waarop een antwoord is geformuleerd. Veel van deze vragen waren van financiële aard. Hierop is een reactie geformuleerd die overeenkomt met het antwoord dat is geformuleerd op inspraakreacties van andere insprekers. Daar waar mogelijk wordt in het vervolg van deze reactie op uw zienswijze nader ingegaan op de door reclamant ingebrachte punten op het voorontwerp bestemmingsplan, aangezien reclamant de inspraakreactie als ingelast wenst te beschouwen.
2. Het is inderdaad het geval dat de huiskavel van het bedrijf van reclamant wordt doorsneden door de aanleg van de randweg. In paragraaf 5.9 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op de invloed van de randweg op de agrarische sector. Weliswaar zijn daar geen individuele bedrijfssituaties benoemd, maar wel is duidelijk aangegeven dat ook huiskavels van agrarische bedrijven worden geraakt. Met reclamant zijn inmiddels gesprekken gevoerd over de grondverwerving en -ruil, waarbij nog diverse opties op tafel liggen.
3. Reclamant gaat in deze opmerking in op de onderhandelingen die in het kader van het kavelruilproces zijn gevoerd. In dat kader komen wij op de opmerking terug.
4. Bij de verwerving van gronden ten behoeve van de randweg is iedere situatie uniek, dit is maatwerk. Met reclamant voeren wij inmiddels gesprekken over de grondverwerving.
5. Het proces van kavelruil/grondaankoop is gelijktijdig met de voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure opgestart. Duidelijk is dat voor de aanleg van de randweg gronden benodigd zijn, die bij voorkeur middels een vrijwillig kavelruilproject worden verworven. De gemeenteraad heeft hier vanzelfsprekend ook weet van. De gemeenteraad wordt daardoor in staat gesteld om de belangen van individuele ondernemers in de beslissing tot het vaststellen van een bestemmingsplan mee te wegen, naast het belang van een goede ruimtelijke ordening.
6. Zie beantwoording van vraag 4.
7. In paragraaf 2.4 wordt in algemene zin ingegaan op de verslechtering van het woon- en leefklimaat in het buitengebied. Deze uitleg geldt ook voor de situatie van reclamant. De geluidbelasting als gevolg van de aanleg van de randweg ter plaatse van de bedrijfswoning aan de Neerbroek 18 bedraagt maximaal 45,15 dB. Dit is ongeveer 3 dB lager dan de voorkeurgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Er is geen sprake van onaanvaardbare geluidshinder.  
  
Ten aanzien van het verschuiven van het tracé in oostelijke richting naar het bedrijventerrein De Vlonder; in het voortraject is uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijke tracés. In dit onderzoek is een tracé over bedrijventerrein De Vlonder niet als een ruimtelijk inpasbare, reële oplossing met voldoende probleemoplossend vermogen naar voren gekomen.
8. Onderstaand wordt puntsgewijs ingegaan op de punten uit de eerder ingediende inspraakreactie, die reclamant als in zijn geheel ingelast beschouwt:
  - a. Hoe een luchtkwaliteittoets dient te worden uitgevoerd is uitgewerkt in de Handreiking Meten en rekenen luchtkwaliteit en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 20073 (Rbl) met bijbehorende wijzigingen. De werkwijze in het luchtkwaliteitsonderzoek voor de randweg sluit dan ook aan bij deze beide documenten. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt voorgescreven dat de luchtkwaliteit op plaatsen langs wegen representatief moet zijn berekend voor een wegsegment van tenminste 100 meter.

Daarnaast schrijft de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voor dat de concentraties van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> op een maximale afstand van 10 m vanaf de rand van de weg berekend moeten worden. Op basis van het voorgaande zijn rekenpunten in het rekenmodel gesitueerd op 10 meter van de wegrand. Indien woningen zijn gelegen op een kortere afstand dan 10 meter van de wegrand zijn eveneens ter plaatse van de woningen rekenpunten gesitueerd. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in de rekenjaren 2019 en 2030 zowel de jaargemiddelde concentraties als het aantal overschrijdingsdagen voor stikstof, fijnstof en zeer fijn stof ruimschoots aan de normen voldoen. En dat voor het meest belaste rekenpunt in het plangebied. De berekende concentraties liggen rond de helft van hetgeen bij Wet als grenswaarde is gesteld. Tot slot: de rekenmethodes die zijn gehanteerd zijn bij wet voorgeschreven en worden overal in Nederland toegepast. Gebleken is dat deze een representatief beeld van de werkelijkheid geven.

- b. In de Natuurbeschermingswet 1998 (en de Europese Habitatrichtlijn) is bepaald dat er geen activiteiten mogen plaatsvinden die een significant negatief effect hebben op de in de wet aangewezen beschermde gebieden en soorten. Stikstofdepositie is een bekend extern effect dat negatieve invloed kan hebben op beschermde soorten flora (en fauna). Voor elke soort is een kritische depositiewaarde bepaald. In een aantal gebieden is de huidige stikstofdepositie (achtergronddepositie) reeds gelijk aan of hoger dan de kritische depositiewaarde. Om die reden moet bij nieuwe ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van het aantal dieren in een veehouderij, worden onderzocht of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op een bepaald gebied. Vervolgens moet worden bepaald of door een eventuele toename significant negatieve effecten kunnen ontstaan. Dit wordt een Voortoets Passende Beoordeling genoemd. Indien het aannemelijk is dat er significant negatieve effecten optreden, moet een Passende Beoordeling worden uitgevoerd. Ook een toename of gewijzigde routing van verkeer kan een toename van stikstofdepositie tot gevolg hebben. Om die reden is voor het bestemmingsplan Randweg Boekel een Voortoets Passende Beoordeling (Kragten, maart 2016) uitgevoerd. In de Voortoets wordt geconcludeerd dat er een verwaarloosbare toename van stikstofdepositie optreedt. Deze toename heeft geen fysische of ecologische betekenis voor de aanwezige gevoelige habitat- of vegetatietypen. Ten aanzien van het gelijkheidsbeginsel: ook veehouderijen kunnen dezelfde stappen doorlopen en middels een stikstofdepositieonderzoek aantonen dat er geen significante effecten zijn. Er is geen verschil in benadering of wettelijke vereisten.

In algemene zin kan gesteld worden dat de keuze van het voorliggende tracé een uitgebreid proces is geweest waar meerdere belangen zijn gewogen. In paragraaf 2.5 gaan we daar uitgebreid op in. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Ontheffingswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Danwel worden partijen gecompenseerd op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie.

- c. Waterafvoer: Bij het opstellen van het voorontwerp heeft er overleg plaatsgevonden met het waterschap Aa en Maas. Nadere uitwerking op het gebied van waterhuishouding gebeurt op basis van de vergunning in het kader van in de Waterwet gestelde eisen. Wateraanvoer is een aspect dat, indien van toepassing, door het waterschap wordt ingebracht en verwerkt in ontwerp en uitvoering (realisatie) van het project.
- d. Uit de verplichte milieuonderzoeken is gebleken in welke mate verslechtering van de huidige situatie optreedt en eventuele grenswaarden worden overschreden. Ten aanzien van het aspect geluid wordt een stil asfalt toegepast op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren, overige maatregelen zijn als niet doelmatig beoordeeld. Dit geldt ook voor het toepassen van geluidwerende voorzieningen, zoals geluidsschermen of geluidswallen. In het buitengebied

zal door de aanleg van de randweg op plaatsen visuele hinder ontstaan. Om die reden is het rapport 'Bestemmingsplan Randweg Boekel – Kwaliteitsverbetering van het landschap' opgesteld (bijlage 11 bij het ontwerpbestemmingsplan). In dit plan is een voorstel gedaan voor landschappelijke inpassing van de randweg op basis van de eerder uitgevoerde studie "Ruimtelijke visie Dorpsmantel" én een kwaliteitsverbetering van de gehele omgeving. Maatregelen die in het kader van de kwaliteitsverbetering van het landschap worden uitgevoerd zijn:

- i. Herstellen van oorspronkelijke laanstructuren.
- ii. Natuurlijke inrichting van de Molenloop.
- iii. Groen-blauwe landschapsversterking nabij de Burgtse Loop.
- iv. Herstellen en opwaarderen recreatieve wandel- en fietsroutes en cultuurhistorische elementen.

Als in het kader van de belangenafweging de belangen aantoonbaar geschaad worden, dan zal indiener hiervoor schadeloos worden gesteld. Voor een meer algemene reactie hieromtrent verwijzen wij naar paragraaf 2.5.

- e. Als gevolg van de aanleg van de randweg verslechtert de veiligheidssituatie op het erf ons inziens niet, aanvullende maatregelen worden hiervoor dan ook niet voorzien. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen.
9. Niet eerder is uit onderzoeken gebleken dat de aanleg van een weg leidt tot een toename van dierziekten in een gebied. Aan de hand hiervan wordt er vanuit gegaan dat de aanleg van de randweg ook niet leidt tot de insleep van dierziekten.
  10. Juist in het Addendum op het MER is gebruik gemaakt van zo actueel mogelijke informatie en het actuele verkeersmodel. De stukken die voorhanden waren, waren al enigszins verouderd. In het kader van het Addendum op het MER zijn inzichten, achtergronden en uitgangspunten geactualiseerd en getoetst om zo zeker te weten dat op grond van de juiste gegevens, de juiste beslissingen zijn genomen.
  11. Op basis van de zienswijze van reclamant zien wij geen aanleiding voor een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel.

---

<b>Zienswijze</b>	: 5
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076878
<b>Indiener</b>	: Van Dijk, Peter
<b>Adres</b>	: Mutshoek 2 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 24-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 29-12-2016
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

#### **Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant geeft aan dat niets uit zijn inspraakreactie is overgenomen en dat zijn inspraakreactie niet heeft geleid tot aanpassing. Reclamant kan zich niet verenigen met het voorliggende ontwerpbestemmingsplan.
2. Reclamant geeft aan dat er helemaal geen sprake is van stremmingen in de kom van Boekel, ook niet tijdens spitsuren.
3. Reclamant geeft aan dat naast de varianten die zijn onderzocht in het MER ook andere oplossingen in de regio voor het verminderen of veranderen van de intensiteit van het gebruik van de N605 dienen te worden meegenomen.

4. Reclamant behoudt zich het recht voor om bij gelegenheid aanspraak te maken op planschadevergoeding.
5. Reclamant geeft aan dat de gemeente de problemen van luchtkwaliteit, geluidshinder en milieu bagatelliseert door te stellen dat deze beneden de toegestane normen vallen.
6. Reclamant stelt dat in het luchtkwaliteit onderzoek geen rekening is gehouden met de reconstructie van de Mutshoek (meer dan 50% intensiteit erbij) en geen berekening is uitgevoerd specifiek voor zijn huis.
7. Tevens vraagt reclamant zich af waarom de Randweg er moet komen als de autonome ontwikkeling een afname van de intensiteit laat zien van 0,6% per jaar.
8. Reclamant geeft aan dat de helft van de maximale norm, wat betreft stikstof al teveel voor hem is, gezien zijn ziekte (longziekte).
9. Reclamant geeft aan dat ook in het akoestisch onderzoek alleen rekening is gehouden met het effect van de Randweg.
10. Reclamant heeft in zijn vorige brief (inspraakreactie) een geluidswal achter zijn huis geopperd tegen de hinder van de randweg, maar merkt op dat helaas is gekozen voor een stiller wegdektype als oplossing. Reclamant ziet dit niet als oplossing, gezien de beperkte geluidsreductie vanwege het stillere wegdektype.
11. Reclamant verzoekt om ter hoogte van zijn woning nadere metingen te verrichten die zowel de effecten van de randweg als de reconstructie van de Mutshoek bevatten en de optelling van deze effecten.
12. Reclamant stelt een tweede verandering van het bestemmingsplan voor, voor een geluidswal achter het erf van Mutshoek 2, tegen de Randweg en het ontwerp van de rotonde zuid.
13. Reclamant stelt een betere locatie van de Rotonde Zuid voor, naar de hoogte van de zuidelijke arm van de toegang van de Mutshoek; het maken van deze zuidelijke arm van de Mutshoek tot de algemene toegang tot de Mutshoek en desgewenst het rechte trekken van deze weg naar het westen en het afsluiten van de ingang Mutshoek Noord. Reclamant verzoekt dit voorstel alsnog te onderzoeken, omdat dit minder belangen zou schaden. Reclamant geeft aan dat wanneer de rotonde in zuidelijke richting wordt verplaatst de bocht naar de afrit in het westen wel gemaakt kan worden.
14. Reclamant stelt dat alternatieven / opties zoals een 60km/h regime op de Erpseweg en Statenweg, verbreding Zeelandsedijk ten noorden van N264, ombouw N279 tussen Den Bosch en Veghel en verbinding Erp-Keldonk/doortrekking richting N279 (Randweg Erp) onvoldoende zijn uitgewerkt en beschreven in het MER. Andere alternatieven zoals het beter gebruiken van de Midden Peel weg worden niet genoemd. Het uitwerken en beschrijven van deze alternatieven acht reclamant noodzakelijk voor een goede belangenafweging.
15. Reclamant geeft aan dat nut en noodzaak van de randweg niet aangetoond zijn.
16. Reclamant vraagt zich af in hoeverre het aannemelijk is dat het verkeer zal omrijden in plaats van de bestaande, te handhaven weg te volgen. Geen enkele berekening geeft een goede voorspelling. Daarom dient daadwerkelijk gedragsonderzoek of valide enquêtes onder toekomstige gebruikers hier uitsluitend over te geven.
17. Reclamant geeft aan dat in het kader van de belangenafweging dient te worden meegenomen dat het verkeer beter doorstroomt bij een maximaal toegestane snelheid van 60 km/h. De Randweg is met name bedoeld voor agrarisch verkeer (30 km/h), door agrarisch en natuurgebied.

18. Reclamant geeft aan dat het Omgevingsplan 2016 ter inzage ligt, waarin de Randweg niet is opgenomen. Hij verwacht dat het Omgevingsplan eerder van kracht wordt dan het bestemmingsplan N605-Randweg. Dit levert volgens reclamant strijd op met rechtszekerheid.
19. Reclamant geeft aan dat het project niet uitvoerbaar is omdat het ontheffingsverzoek voor het verwijderen van nesten van de torenvalk weinig kansrijk wordt gevonden.
20. Reclamant stelt dat artikel 14b (afwijkingsregels) te algemeen gesteld (geringe mate) is en dat dit strijd levert met de rechtszekerheid.
21. Reclamant stelt dat ook artikel 15 te algemeen gesteld is. Het bevoegd gezag kan bestemmingsgrenzen wijzigen door deze maximaal 2 meter te verschuiven, 2 meter verschuiven richting zijn voorgevel is een enorme afstand.
22. Reclamant stelt dat zijn woon- en leefklimaat aanmerkelijk verslechtert door veel meer inzage in huis en tuin (privacy).
23. Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening evenals met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur waaronder begrepen het zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb) en het motiveringsbeginsel (artikel 3:46 Awb).
24. Reclamant stelt dat in de beantwoording van zijn inspraakreactie onvoldoende is gemotiveerd waarom zijn alternatieve oplossingen niet zijn meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Dit betreft concreet het voorstel tot het verlagen van de snelheid op de randweg naar 60 of 50 km/h, in ieder geval ter plaatse van de Mutshoek 2. Daarnaast betreft dit het voorstel een geluidswal achter de woning aan de Mutshoek 2 te realiseren.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. De gemeente Boekel heeft geen aanleiding gezien tot aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant. In de Nota van Inspraak is aangegeven welke overwegingen hieraan ten grondslag liggen.
2. Op basis van diverse onderzoeken die in het verleden hebben plaatsgevonden is geconstateerd dat de hoeveelheid verkeer in de kern Boekel bijdraagt aan een verminderde doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Zie hiervoor o.a.:
  - a. Verkeersstudie randweg Boekel, Tauw, 12 juni 2007.
  - b. Milieueffectrapport Tracéstudie Randweg Boekel, Megaborn, 11 juni 2009.
  - c. Nut en noodzaak Randweg, Megaborn, 20 januari 2010.
  - d. Verkeerssituatie kern Boekel – Effecten van “kleinschalige maatregelen”. Kragten, 20 mei 2014.

De gemeente heeft het doel gesteld om de hoeveelheid verkeer op de doorgaande verbindingen te maximaliseren om daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern sterk te verbeteren. Met de aanleg van de randweg wordt dit doel bereikt.

3. In het verleden zijn diverse onderzoeken (zie bovenstaand), zowel op lokaal als regionaal niveau, uitgevoerd. Uit al deze onderzoeken is gebleken dat de geconstateerde knelpunten in de kern Boekel met de aanleg van een randweg het best kunnen worden opgelost.
4. Reclamant heeft het recht om een verzoek om planschade in te dienen. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen.

5. In paragraaf 2.4 wordt in algemene zin ingegaan op de verslechtering van het woon- en leefklimaat in het buitengebied. Deze uitleg geldt ook voor de situatie van reclamant. Aanvullend: in het akoestisch onderzoek wordt de geluidsbelasting als gevolg van de aanleg van de randweg bij de woning van reclamant bepaald op maximaal 47,94 dB (Lden). Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Er wordt bij de woning van reclamant geen reconstructie-effect berekend als gevolg van de realisatie van de rotonde Gemertseweg. De toename van geluid als gevolg van de realisatie van een rotonde is derhalve minder dan 1,5 dB. Voor de berekende luchtkwaliteit geldt dat de maximaal berekende waarden ongeveer de helft bedragen van hetgeen wettelijk is toegestaan. En dat op het meest belaste punt in het plangebied op 10 meter afstand van de randweg. De woning van reclamant ligt op een grotere afstand (ongeveer 35 meter). Hiermee bagatelliseren wij de situatie geenszins, maar tonen wij aan dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening bij het vaststellen van het bestemmingsplan.
6. Hoe een luchtkwaliteitstoets dient te worden uitgevoerd is uitgewerkt in de Handreiking Meten en rekenen luchtkwaliteit en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 20073 (Rbl) met bijbehorende wijzigingen. De werkwijze in het luchtkwaliteitsonderzoek voor de randweg sluit dan ook aan bij deze beide documenten.

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt voorgeschreven dat de luchtkwaliteit op plaatsen langs wegen representatief moet zijn berekend voor een wegsegment van tenminste 100 meter. Daarnaast schrijft de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voor dat de concentraties van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> op een maximale afstand van 10 m vanaf de rand van de weg berekend moeten worden. Op basis van het voorgaande zijn rekenpunten in het rekenmodel gesitueerd op 10 meter van de wegrand. Indien woningen zijn gelegen op een kortere afstand dan 10 meter van de wegrand zijn eveneens ter plaatse van de woningen rekenpunten gesitueerd. Woning van reclamant is echter verder weg gelegen dan het verplichte toetspunt, waardoor er vanuit kan worden gegaan dat de luchtkwaliteit bij de woning beter is dan in het toetspunt.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in de rekenjaren 2019 en 2030 zowel de jaargemiddelde concentraties als het aantal overschrijdingsdagen voor stikstof, fijnstof en zeer fijn stof ruimschoots aan de normen voldoen. En dat voor het meest belaste rekenpunt in het plangebied. De berekende concentraties liggen rond de helft van hetgeen bij Wet als grenswaarde is gesteld.

Tot slot: de rekenmethodes die zijn gehanteerd zijn bij wet voorgeschreven en worden overal in Nederland toegepast. Gebleken is dat deze een representatief beeld van de werkelijkheid geven.

7. De constatering dat sprake is van een autonome afname is onjuist. Er is juist sprake van een groei van het wegverkeer, het gehanteerde verkeersmodel laat dit beeld ook zien. De genoemde 0,6% is een waarde die is opgenomen in het akoestisch rekenmodel om het rekenjaar 2029 te kunnen berekenen voor wat betreft de akoestische effecten. Dit is een terugrekening om van het planjaar in het verkeersmodel (2030) in het rekenjaar 2029 te komen, zoals de Wet geluidhinder voorschrijft.
8. De gemeente betreurt dat de normen die worden gehaald tot last en ongemakken leiden bij reclamant. Wel zijn de resultaten van het uitgevoerde onderzoek dermate dat het aspect luchtkwaliteit de verdere planvorming niet in de weg staat. Het initiatief voldoet aan geldende normen en eisen.
9. In het akoestisch onderzoek is niet alleen gekeken naar de effecten van de aanleg van de randweg. Ook de invloed van wijzigingen aan andere wegen, zowel fysiek als qua verkeersintensiteiten zijn in het onderzoek meegenomen. Daarnaast is bij de meest geluidbelaste woningen niet alleen gekeken naar de effecten van ingrepen aan de weg, maar is al het omgevingsgeluid in de afweging betrokken (cumulatieve geluidsbelasting). Op basis van de methode Miedema is vervolgens gekeken of bij de

meest getroffen woningen sprake is van een goede ruimtelijke ordening (op akoestisch gebied). Indien dat daar het geval is, is dat ook in de rest van het plangebied het geval. In het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt (een geluidsreducerende deklaag) toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. Hierdoor zal de geluidbelasting bij de woning van reclamant na aanleg lager uitpakken dan nu in het model is berekend.

10. De geluidsonderzoeken hebben aangetoond dat met de toepassing van een stil asfaltmengsel voldaan wordt aan alle wettelijke grenswaarden. Dit wordt toegepast op het volledige traject, waardoor het volledige buitengebied hiermee wordt ontlast, inclusief alle aanwonenden. Het toepassen van geluidwallen is als niet doelmatig beschouwd, mede vanwege de visuele hinder die deze veroorzaken en het grotere ruimtebeslag voor grondeigenaren. Het staat reclamant echter vrij om op eigen grond, binnen gemeentelijke beleidskaders, een wal op te richten.
11. In de onderzoeken die zijn uitgevoerd is uitgegaan van de meest actuele gegevens die beschikbaar zijn en is gerekend conform geldende wet en regelgeving. De gemeente Boekel ziet dan ook geen aanleiding om dergelijke metingen uit te voeren.
12. Zie beantwoording van vraag 10.
13. In de uitwerking van het ontwerp van de randweg is op basis van diverse ontwerpuitgangspunten bekeken op welke locatie de zuidelijke rotonde het beste kan worden geprojecteerd, rekening houdend met alle belanghebbenden in de omgeving. De huidige gekozen locatie van de rotonde is daarbij als optimale locatie gekomen, zodat alle aansluitingen en verbindingen, maar ook erfaansluitingen behouden kunnen worden. Het verleggen van deze rotonde is zodoende niet meer aan de orde.
14. In het actuele verkeersmodel zijn alle recente ontwikkelingen in de regio opgenomen, zoals de ontwikkelingen omtrent de N279. De randweg Erp is van de baan en maakt zodoende hier geen onderdeel van uit. Het actuele verkeersmodel is juist gehanteerd om de eerdere conclusies en bevindingen inzake het oplossend vermogen van de randweg Boekel te bevestigen.
15. In paragraaf 2.1 van deze Nota wordt uitgebreid ingegaan op de onderbouwing van nut en noodzaak voor het project Randweg Boekel.
16. Aan de hand van verkeersmodelleringen blijkt dat er wel degelijk sprake zal zijn van het gebruik van de Randweg (zie hiervoor bijvoorbeeld tabel 4 in het Addendum MER). Ook zijn in dit kader diverse alternatieven onderzocht. Op verschillende momenten tijdens het planvormingsproces is hierbij stilgestaan en uit de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd blijkt nut en noodzaak voor de aanleg van de Randweg. Een gedragsonderzoek onder toekomstige gebruikers zal het reeds verkregen inzicht m.b.t. nut en noodzaak niet wijzigen.
17. De randweg maakt onderdeel uit van het Regionaal Verbindend Wegennet van de provincie Noord-Brabant. Dit netwerk bestaat uit gebiedsontsluitingswegen, zijnde 50km/h binnen de bebouwde kom en 80km/h buiten de bebouwde kom. De randweg maakt onder andere onderdeel uit van de verbinding Gemert-Uden, die ook als zodanig is gecategoriseerd. Het agrarisch verkeer wordt toegestaan op de randweg, maar is niet de hoofdgebruiker. Het snelheidsregime is en blijft zodoende 80km/h.
18. De gemeente Boekel zorgt voor de juiste afstemming tussen deze plannen, zodat er geen sprake zal zijn van juridische onzekerheid. Wanneer het plan voor de Randweg eerder van kracht is, zal dit worden opgenomen in het nieuwe omgevingsplan of wordt het tracé van de nieuwe Randweg, conform voorliggend bestemmingsplan, er buiten gelaten.

19. Een ontheffing is enkel noodzakelijk wanneer het niet mogelijk blijkt om de 5 nestkasten van de torenvalk, welke binnen het tracé van de weg staan, te verplaatsen naar een andere locatie in de omgeving van het plangebied. Met andere woorden zijn negatieve effecten op de torenvalk niet te verwachten wanneer de huidige torenvalkenkasten binnen het plangebied verplaatst worden naar een geschikte alternatieve locatie in de omgeving. Een ontheffing is in dit geval niet aan de orde.
20. De bepaling waaraan reclamant refereert is opgenomen om zo eventuele ondergeschikte meetverschillen het uitvoeren van werkzaamheden niet te laten frustreren. Heel soms blijkt in het veld dat de situatie net iets anders is dan het bestemmingsplan of een vergunning doet vermoeden. Om niet te stuiten op onoverkomelijke problemen ten gevolge van dergelijke zeer minimale meetverschillen kan het college van Burgemeester en Wethouders afwijken. Alvorens een dergelijke overschrijding plaatsvindt, wordt hiertoe besloten door het college. Dit besluit staat open voor bezwaar en beroep en wordt eerst als ontwerp gepubliceerd. Er is geen sprake van rechtsonzekerheid.
21. Bij een dergelijke wijzigingsbevoegdheid dient het college van Burgemeester en Wethouders de belangen en waarden van omliggende percelen mee te wegen. Mocht een dergelijke situatie ter hoogte van perceel van reclamant aan de orde zijn, dan zal het college van Burgemeester en Wethouders een besluit nemen op grond van de afweging van de diverse belangen, waaronder ook dat van reclamant. Dit besluit staat open voor bezwaar en beroep en wordt eerst als ontwerp gepubliceerd. Er is geen sprake van rechtsonzekerheid.
22. In de huidige fase is een uitwerking op het detailniveau van erfafscheidingen niet aan de orde. Bij het uitvoeringsontwerp zal waar mogelijk invulling worden gegeven aan deze detailoplossingen. Verder staat het aanwonenden vrij om (binnen gemeentelijk beleid) erfafscheidingen op eigen terrein te verbeteren.
23. De stelling van reclamant dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging is niet onderbouwd en niet terecht. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. De stelling dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening delen wij niet.
24. Zie beantwoording op vragen 10 en 17.

---

**Zienswijze** : 6  
**Boekingsnummer** : AI/076880  
**Indiener** : Van Berlo- Kuipers  
**Adres** : De Aa 9 Boekel  
**Dagtekening** : 28-12-2016  
**Ingekomen** : 29-12-2016  
**Wijze inbreng** : Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant geeft aan dat in de inleiding van het rapport staat vermeld dat de inwoners van Boekel met de huidige situatie het gevoel hebben van verkeersonveiligheid en dat het verkeer overlast oproept. Tevens geeft reclamant aan dat in beide van de hierboven vermelde stellingen geen rekening is gehouden bij het ontwerp bestemmingsplan van de Randweg met de veiligheid voor fiets- wandelverkeer van de Aa en de Kiesbeemd in Boekel. Reclamant heeft bezwaar tegen de aanleg van de Randweg gezien de (on) veiligheid na de aanleg.
2. Het ontwerp bestemmingsplan is in tegenspraak met het PVVP (provinciaal beleidsplan) waarbij voor de regio gekozen wordt voor auto & fiets.



3. Reclamant stelt dat in de Structuurvisie van Boekel staat dat fysieke barrière-werking moet worden tegen gegaan. Op geen enkele wijze zijn de nu voorgestelde ontwerpen voor fietsers onderbouwd.
4. Reclamant stelt dat door de afsluiting van het Leurke en Kiesbeemd de bewoners van De Aa en Beemd afgesloten worden van Boekel. Ook geeft reclamant aan dat het fietsen en wandelen naar de kern zeer onveilig is via de Mutshoek of via een gevaarlijk oversteekpunt op de Erpseweg. Mogelijke oplossing hiervoor kan zijn: Het aanleggen van een fietstunnel /fietsbrug als onder of bovendoorgang op de Kiesbeemd. De Kiesbeemd is dan een ontsluitingsroute voor fietsers en voetgangers. een vrijliggend fietspad van Kiesbeemd naar Erpseweg (rotonde, zie ook bijlage). Hiervoor voert reclamant de volgende redenen aan: oversteek rotonde is veiliger zeker wanneer er ook een middenberm is. Omrijdafstand is aanzienlijk korter. Veilige oplossing voor bewoners Aa, Kiesbeemd en bestaande knooppunt routes. Deze oplossing is financieel haalbaar in ogen van de reclamant. Reclamant wenst dat er op dit vlak wordt meegedacht door de gemeente Boekel.  
Reclamant stelt dat de gemeente Boekel met het ontwerpbestemmingsplan een gevaarlijke oversteek voor fietsers en wandelaars adviseert bij de Erpseweg, vergelijkbaar met een koude oversteek.
5. Reclamant vraagt zich af waarom op de ene plek (bewoners Molenwijk) wel samen met bewoners wordt gekeken naar alternatieve fiets/wandelroutes naar de kern van Boekel en op de andere plek niet (De Aa en Beemd). Het aantal bewoners op beide plekken is gelijk.
6. Reclamant vraagt zich af wat de doelstelling is van de Randweg. Er worden wel 11 dassentunnels aangelegd maar geen fietstunnel/brug. Is een dassen leven belangrijker dan een mensenleven?
7. Reclamant geeft aan dat het ontwerp zo goedkoop mogelijk lijkt te zijn uitgevoerd, veiligheid voor fietsers wordt niet toekomstgericht en veilig vormgegeven.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. Reclamanten stellen dat de aanleg van een randweg de verkeersveiligheid (in het buitengebied) niet ten goede komt. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER:
  - Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.
  - Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.
  - Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel.

Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit (2016) op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. Oversteekbewegingen van fietsers worden bij de rotondes geconcentreerd. Daar ligt de snelheid van het verkeer laag en kunnen door een goede inrichting veilige oversteken worden gerealiseerd. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Reclamant geeft aan dat de oversteek van de Erpseweg t.h.v. de Aa onveiliger wordt voor fietsers en wandelaars, o.a. door een toename van verkeersintensiteiten op de Erpseweg. De nu geldende maximum snelheid op dit deel van de Erpseweg wordt verlaagd van 80 naar 60 km/uur. Daarmee wordt de veiligheid van de oversteek sterk verbeterd. Verder wordt, om deels tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamant, de oversteek Erpseweg t.h.v. De Aa aangepast en veiliger gemaakt. Dit wordt als separaat project door de gemeente opgepakt. Met de brede oversteek bij de rotondes met de randweg wordt voor zowel voetgangers als fietsers een veilige oversteek van de randweg geboden.

2. Het PVVP is het overkoepelend beleidsplan provincie breed, waarbij er sprake is van een hoog abstractieniveau. Doelen uit het PVVP zijn niet één op één te projecteren op individuele projecten. Ontwerpen moeten wel passen binnen de kaders van het PVVP. Het ontwerp van de randweg Boekel is overigens een integraal ontwerp (met afwegingen; ontwerpkeuzes) voor zowel auto als fiets.
3. In de structuurvisie Boekel is inderdaad opgenomen dat de fysieke barrière-werking zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Wij zijn van mening dat met de verschillende rotondes die aangelegd worden, de fysieke barrière-werking van de randweg afdoende is tegengegaan voor fietsers. Dat hierdoor omrijdafstanden ontstaan is evident, deze zijn echter niet dusdanig dat hier maatregelen op genomen moeten worden.
4. De afsluiting van de wegen Kiesbeemd en Leurke hebben voor de bewoners van de Aa en Beemd tot gevolg dat er omrijdafstanden ontstaan richting de kern Boekel. Het is echter niet zo dat er sprake is van de afsluiting van deze bewoners van het dorp. Ten aanzien van de veiligheid voor fietsers wordt opgemerkt dat de Erpseweg in de toekomst een snelheidsregime van 60 km/h krijgt. Hierdoor wordt het oversteken van de weg veiliger. Bovendien zal de gemeente de oversteek van de Erpseweg t.h.v. De Aa veiliger maken door het zicht te verbeteren en aanvullende maatregelen, zoals bebording te plaatsen. Ook het verwijderen van enkele bomen om het uitzicht te verbeteren en eventuele aanvullende verlichting wordt in de afweging opgenomen. Er wordt geen vrijliggend fietspad gerealiseerd langs de randweg.
5. De situatie met Molenwijk is niet zondermeer vergelijkbaar. Bij de Molenwijk zal sprake zijn van een informeel pad, vrijwel geheel over reeds in eigendom zijnde gronden. Hiermee wordt een oversteek van de Volkelseweg (80km/h) voorkomen. Zoals voorgaand beschreven wordt de oversteek t.h.v. de Erpseweg aangepast en de snelheid teruggebracht naar 60km/h.
6. Een belangenafweging tussen mens en dier is niet aan de orde. In het kader van de planvorming is uitgebreid flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van literatuurgegevens en er zijn periodiek meerdere gebiedsbezoeken gebracht. Uit dit onderzoek vloeien de wettelijk verplichte maatregelen voort zoals deze nu zijn opgenomen / vertaald in het bestemmingsplan voor de Randweg. In het voortraject is meerdere malen over een fietstunnel gesproken, maar gelet geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is niet gekozen voor de aanleg van een fietstunnel. De verkeersveiligheid is geborgd door te zorgen voor goede oversteekvoorzieningen bij de rotondes.
7. De stelling van reclamant dat het ontwerp er op gericht is de weg zo goedkoop mogelijk aan te leggen is niet onderbouwd en niet waar. De voorzieningen die we nodig achten om een verkeersveilige, goed functionerende weg te realiseren zijn in het ontwerp opgenomen. Vanzelfsprekend is er altijd sprake van een kostenafweging, maar die is niet ten koste gegaan van verkeersveiligheid. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde Verkeersveiligheidsaudit op het oorspronkelijke ontwerp.

---

<b>Zienswijze</b>	: 7
<b>Boekingsnummer</b>	: A1/76881
<b>Indiener</b>	: Bewoners de Aa en Beemd totaal 27 en 3 indieners
<b>Adres</b>	: De Aa 11 Boekel (Van de Ven)
<b>Dagtekening</b>	: 22-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 29-12-2016
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

#### Beknopte samenvatting zienswijze:

1. Reclamant geeft aan dat in de inleiding van het rapport staat vermeld dat de inwoners van Boekel met de huidige situatie het gevoel hebben van

verkeersonveiligheid en dat het verkeer overlast oproept. Tevens geeft reclamant aan dat in beide van de hierboven vermelde stellingen geen rekening is gehouden bij het ontwerp bestemmingsplan van de Randweg met de veiligheid voor fiets-wandelverkeer van de Aa en de Kiesbeemd in Boekel. Reclamant heeft bezwaar tegen de aanleg van de Randweg gezien de (on)veiligheid na de aanleg.

2. Het ontwerp bestemmingsplan is in tegenspraak met het PVVP (provinciaal beleidsplan) waarbij voor de regio gekozen wordt voor auto & fiets.
3. Reclamant stelt dat in de Structuurvisie van Boekel staat dat fysieke barrière-werking moet worden tegen gegaan. Op geen enkele wijze zijn de nu voorgestelde ontwerpen voor fietsers onderbouwd. Reclamant geeft aan de indruk te hebben dat een fietstunnel niet mogelijk is vanwege de kosten. Intensiteit van het aantal fietser zou niet genoeg zijn voor een fietstunnel, waarom dan wel 11 dassentunnels.
4. In de reactie op de inspraak geeft u aan dat een van de doelen is het borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel. Voor langzaam verkeer vanaf de Aa en de Beemd is over een lengte van 2.200 meter geen enkele oversteekmogelijkheid, terwijl CROW publicatie 299 aangeeft dat de norm aan de rand van de bebouwde kom 1000 meter is. Reclamant stelt dat het aanleggen van de Randweg de bereikbaarheid van de kern van Boekel voor de bewoners van de Aa en de Beemd wordt ontzegd. De belangen van fietsers lijken onvoldoende onderkend en daarmee ook niet goed afgewogen. Gemeentelijke reactie op dit punt schiet ernstig tekort.
5. Reclamant geeft aan dat het hen er niet omgaat dat de Randweg veilig is ingericht volgens de laatste inzichten, maar om het veilig de kern Boekel bereiken. De Randweg is niet ontworpen voor fiets- en wandelverkeer.
6. Reclamant vraagt of er een fietstelling plaatsgevonden heeft bij de Gemertseweg? Zo ja wat is de uitkomst en op welke wijze heeft de telling plaatsgevonden? Wanneer er geen fietstelling heeft plaatsgevonden wenst reclamant een fietstelling bij de Gemertseweg.
7. Reclamant maakt zich zorgen over de veiligheid voor fietsers bij de rotonde Mutshoek. Verder is de rotonde die als aansluiting dient voor fietsers en of voetgangers niet te kenmerken als verkeersvriendelijk. Duurzaam veilig saneert koude oversteken, op de rotondes komen gevaarlijke dubbele oversteken. Het is zowel in het belang van het auto- als fiets/wandelverkeer deze stromen te ontvlechten.
8. De gemeente wijst het voorstel van reclamant af voor een koude oversteek over de randweg af bij Het Leurke / De Kiesbeemd. Wel verwacht de gemeente dat langzaam verkeer in een bocht van de Erpseweg waar 80km/h geldt, gaat oversteken.
9. Reclamant maakt zich zorgen over de toename van het gemotoriseerd verkeer op de Mutshoek en veiligheid voor het fietsen en wandelen op de Mutshoek, ongeacht de opmerking dat er nauwelijks sprake is van doorgaande verkeer. Reclamant vraagt of het verkeer op de Mutshoek gemeten is? Zo ja wat is de uitkomst? Wanneer en op welke wijze heeft de meting plaatsgevonden? Zo niet, dan verwacht reclamant een meting van het verkeer op de Mutshoek.
10. Reclamant noemt een drietal oplossingen voor de bereikbaarheid van de kern Boekel vanuit de Aa en de Beemd voor fiets- en wandelverkeer: Fietstunnel / fietsbrug op de Kiesbeemd (voorkeur), een fietstunnel/brug Randweg bij het Leurke of een parallelweg tussen Kiesbeemd en de Erpseweg aan de westzijde van de Randweg. De laatste voorgestelde oplossing leidt tot een kortere omrijdfactor naar het centrum van Boekel en het vermijden van de rotonde aan de Mutshoek.
11. Omwille van de veiligheid van rotonde Mutshoek / Gemertseweg en Volkelseweg stelt reclamant voor: langzaam verkeertunnel dwars onder de rotondes aan het begin en het einde van de Randweg. Zie oplossing rotonde zoals bij de N617 Hoogstraat – St. Michielsgestel.

12. Omwille van de veiligheid / bereikbaarheid kern oversteek Erpseweg stelt reclamant een fietstunnel vanaf de Aa onder de Erpseweg naar het fietspad aan de andere zijde van de weg voor.
13. Omwille van de veiligheid van de Mutshoek stelt reclamant een vrijliggend fietspad langs de Mutshoek voor.
14. Reclamanten vragen zich af wat de doelstelling is van de Randweg. Er worden wel 11 dassentunnels aangelegd maar geen fietstunnel/brug. Is een dassen leven belangrijker dan een mensenleven?

**Gemeentelijke reactie:**

1. Reclamanten stellen dat de aanleg van een randweg de verkeersveiligheid (in het buitengebied) niet ten goede komt. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER:
  - Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.
  - Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.
  - Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel.

Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit (2016) op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. Oversteekbewegingen van fietsers worden bij de rotondes geconcentreerd. Daar ligt de snelheid van het verkeer laag en kunnen door een goede inrichting veilige oversteken worden gerealiseerd. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Reclamant geeft aan dat de oversteek van de Erpseweg t.h.v. de Aa onveiliger wordt voor fietsers en wandelaars, o.a. door een toename van verkeersintensiteiten op de Erpseweg. De nu geldende maximum snelheid op dit deel van de Erpseweg wordt verlaagd van 80 naar 60 km/uur. Daarmee wordt de veiligheid van de oversteek sterk verbeterd. Verder wordt, om deels tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamant, de oversteek Erpseweg t.h.v. de Aa aangepast en veiliger gemaakt. Dit wordt als separaat project door de gemeente opgepakt. Met de brede oversteek bij de rotondes met de randweg wordt voor zowel voetgangers als fietsers een veilige oversteek van de randweg geboden.

2. Het PVVP is het overkoepelend beleidsplan provincie breed, waarbij er sprake is van een hoog abstractieniveau. Doelen uit het PVVP zijn niet één op één te projecteren op individuele projecten. Ontwerpen moeten wel passen binnen de kaders van het PVVP. Het ontwerp van de randweg Boekel is overigens een integraal ontwerp (met afwegingen; ontwerpkeuzes) voor zowel auto als fiets.
3. In de structuurvisie Boekel is inderdaad opgenomen dat de fysieke barrière-werking zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Verder wordt opgemerkt dat bij de uitwerking dan ook aandacht moet worden besteed aan de huidige verkeersroutes die door het tracé doorsneden worden. Wij zijn van mening dat met de verschillende rotondes die aangelegd worden, de fysieke barrière-werking van de randweg afdoende is tegengegaan voor fietsers. Dat hierdoor omrijdafstanden ontstaan is evident, deze zijn echter niet dusdanig dat hier maatregelen op genomen moeten worden.
4. De CROW geeft richtlijnen voor wat betreft routestructuren, dit zijn geen harde eisen. Op basis van relaties tussen het buitengebied en de kern, en aanwezigheid van omvang van bebouwingsclusters, is beoordeeld welke voorzieningen noodzakelijk zijn. Voor de relatie tussen de Aa/Kiesbeemd en het centrum van Boekel is

beoordeeld dat de route via de Erpseweg tot een geringe omrijafstand leidt en daarmee acceptabel is.

5. Ook de gemeente en provincie streven verkeersveiligheid na, ook voor het bereiken van de kern. Juist daarom worden geen koude oversteken over de randweg (80km/h) gerealiseerd, omdat is gebleken dat deze juist voor verkeersonveilige situaties zorgen. Om die reden is ervoor gekozen om het kruisen van de randweg alleen mogelijk te maken bij de rotondes, omdat de passeersnelheid daar laag is en kruisende bewegingen worden verwacht. Voor de bewoners van de omgeving De Aa wordt de huidige oversteek over de Erpseweg, die overigens 60km/h wordt, verkeersveiliger ingericht.
6. Er heeft een visuele telling van fietsverkeer plaatsgevonden op zowel de Gemertseweg als de Volkelseweg, waar op etmaalbasis circa 800 (brom)fietsers passeren. De geregistreerde fietsaantallen zijn gehanteerd om de huidige brede fietsoversteken in het ontwerp op te nemen.
7. Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten, van zowel autoverkeer als fietsverkeer, is bij de rotondes juist gekozen voor brede middengeleiders, waar het fietsverkeer veilig de weg in twee fasen kan oversteken. Deze oversteekplekken zijn bewust breder vormgegeven dan volgens de richtlijnen wordt voorgeschreven om daarmee extra veiligheid in te brengen.
8. De Erpseweg wordt in de toekomst 60km/h. Bovendien zal de gemeente de oversteek van de Erpseweg t.h.v. De Aa veiliger maken door het zicht te verbeteren en aanvullende bebording te plaatsen. Ook zal worden beoordeeld of extra verlichting wenselijk is. Daarmee wordt de verkeersveiligheid ook voor bewoners van de Aa verbeterd.
9. Voor de verkeersgegevens op de Mutshoek is gebruik gemaakt van het meest actuele verkeersmodel. Er zijn geen aanvullende metingen op Mutshoek verricht. Dit heeft geen meerwaarde ten opzichte van het gehanteerde verkeersmodel.
10. In het voortraject is meerdere malen over een fietstunnel gesproken, maar gelet op geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is niet gekozen voor de aanleg van een fietstunnel. De verkeersveiligheid is geborgd door te zorgen voor goede oversteekvoorzieningen bij de rotondes. Zoals onder punt 8 beschreven worden aanvullende maatregelen getroffen om de oversteek van de Erpseweg veiliger te maken. Van omrijden is slechts in zeer beperkte mate sprake.
11. De door reclamant genoemde locatie op de N617 betreft een oversteek van een meerstrooksrotonde met aanzienlijk hogere aantallen verkeer, zowel autoverkeer als fietsverkeer. In Boekel zijn deze aantallen niet aan de orde. Bovendien is het toepassen van fietstunnels bij enkelstrooksrotondes niet gangbaar, met de huidige brede fietsoversteken is een veilige oversteekmogelijkheid gewaarborgd.
12. Zoals onder punt 8 beschreven worden aanvullende maatregelen getroffen om de oversteek van de Erpseweg veilig te maken. Het aanleggen van een fietstunnel is ook op deze locatie niet aan de orde, mede gelet op het zeer geringe aantal utilitaire fietsbewegingen.
13. De herinrichting van de Mutshoek wordt als een separaat project opgepakt. Hoe dit wordt vormgegeven, wel of geen vrijliggend fietspad, is op dit moment nog niet zeker. Wel kan gesteld worden dat de keuze voor een vrijliggend fietspad niet voor de hand ligt gezien de beperkte verkeersintensiteiten.

14. Een belangenafweging tussen mens en dier is niet aan de orde. In het kader van de planvorming is uitgebreid flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van literatuurgegevens en er zijn periodiek meerdere gebiedsbezoeken gebracht. Uit dit onderzoek vloeien de wettelijk verplichte maatregelen voort zoals deze nu zijn opgenomen / vertaald in het bestemmingsplan voor de Randweg. In het voortraject is meerdere malen over een fietstunnel gesproken, maar gelet geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is niet gekozen voor de aanleg van een fietstunnel. De verkeersveiligheid is geborgd door te zorgen voor goede oversteekvoorzieningen bij de rotondes.

---

<b>Zienswijze</b>	: 8
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076883
<b>Indiener</b>	: Goorts+Coppens namens Van de Ven
<b>Adres</b>	: Aa 11 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 28-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 29-12-2016
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

#### **Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant stelt dat de gemeenteraad pas in overleg wil gaan na bestudering van de zienswijzen. Hieruit maakt reclamant op dat de gemeenteraad niet per definitie vasthoudt aan het huidige tracé, maar dat er ruimte is voor overleg over wijzigingen, althans maatwerk in het tracé.
2. Reclamant stelt dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Conform het in Artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Reclamant stelt dat in het onderliggende bestemmingsplan onvoldoende blijkt is gegeven van een deugdelijke belangenafweging, de belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.
3. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld omdat ten onrechte is gekozen voor deze variant. Subsidiair, mocht de gemeenteraad het bestemmingsplan ondanks de bezwaren toch menen te kunnen vaststellen, dan is reclamant van mening dat het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld moet worden met inachtneming van de zienswijzen.
4. Reclamant vraagt zich af of nut en noodzaak van de randweg voldoende is aangetoond. Het bevreemdt de reclamant dat de belangen van landbouwers (zoals hij) onvoldoende zijn onderkend en dat uitsluitend gekeken is naar de belangen van bewoners in de kom van Boekel. In dit kader vraagt reclamant zich af waarom niet meer belang is gehecht aan alternatieve tracés. Uit het plan volgt niet of bestaande wegen aangepast kunnen worden om soortgelijk resultaat te bereiken en dat het oplossen van bestaande knelpunten niet mogelijk is.
5. Reclamant stelt dat niet goed gemotiveerd is waarom een variant door het centrum afvalt. Het argument dat veel gronden onteigend moeten worden is niet onderbouwd. Ook in het buitengebied moeten gronden worden onteigend.
6. Reclamant vraagt zich af of de randweg daadwerkelijk gebruikt gaat worden en verkeer niet alsnog het oude tracé door de kern volgt. De route van de randweg is immers veel langer en het kost meer tijd om de randweg te nemen in plaats van de huidige route. Nu dit niet onderzocht is, acht reclamant nut en noodzaak niet aangetoond.

7. Door het voorkeurstracé wordt de leefkwaliteit in de kern verbeterd maar zorgt de grote hoeveelheid verkeer ervoor dat de leef- en werkkwaliteit in het buitengebied te maken krijgt met een forse verslechtering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder.
8. Er is ten onrechte gekozen voor het huidige tracé dat de bedrijfsactiviteiten van reclamant belemmert. Reclamant stelt dat te weinig aandacht is besteed aan de belangen van agrariërs.
9. Uit de tabel met effectscores per thema blijkt dat het alternatieve tracé 2A over het algemeen een betere effectscore laat zien dan voorkeursalternatief 2B. Reclamant vraagt zich af waarom er niet gekozen is voor alternatief 2A? Reclamant stelt dat is gekozen voor de goedkoopste optie, maar niet de beste c.q. meest aangewezen optie. Reclamant geeft daarom aan dat, indien nut en noodzaak afdoende zijn aangetoond, de raad voor alternatief 2A dient te kiezen. Derhalve kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld en dient het college opdracht te krijgen om te beoordelen of een nieuw plan in procedure gebracht moet worden of dat wordt afgezien van de Randweg. Mocht toch worden overgegaan tot vaststelling dan dient het gewijzigd te worden vastgesteld met in achtname van de zienswijze van reclamant.
10. Reclamant stelt dat het plan in strijd is met de Verordening Ruimte 2014 omdat niet voldaan wordt aan de voorwaarden zoals genoemd in artikel 6.17 van de Verordening.
11. Reclamant stelt dat door de randweg dierziektes worden overgebracht (transporten) aan koeien grazend in de wei. Reclamant stelt dat hierdoor zijn bedrijfsvoering in het geding komt en kan zich hiermee niet verenigen.
12. Bij doorsnijding van percelen met drainage of beregeningsputten bestaat de mogelijkheid dat de huidige bruikbaarheid niet gegarandeerd is. In het ontwerpplan staat er geen oplossing, stelt reclamant.
13. Reclamant stelt tevens dat rekening dient te worden gehouden met wijzigingen in het klimaat en dat hier geen aandacht is besteed in het bestemmingsplan voor de Randweg.
14. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen en is voorbereid. Zo zijn er wel waterbassins opgenomen, maar het is niet helder hoe water hier komt.
15. Reclamant verzoekt om concreet aan te geven hoe de aanpassing van de aanwezige sloten wordt ingericht en hoe gewaarborgd blijft dat het water (ook uit Venhorst) afgevoerd kan worden door de sloten.
16. Reclamant geeft aan dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid. De verkeerssituatie is volgens reclamant onvoldoende in kaart gebracht, voor het tracé tussen het Leurke en de Peelstraat zijn tellingen beschikbaar van slechts één ochtend in februari 2016.
17. Reclamant kan zich niet verenigen met het doorlopen van een aparte procedure voor het opwaarderen van de Mutshoek. Juist in dit plan moet een beoordeling plaatsvinden van de benodigde verkeersmaatregelen als gevolg van de Randweg.
18. Reclamant is van mening dat de voorgenomen maatregelen leiden tot een verkeersonveilige situaties. Sluipverkeer, landbouwverkeer, gemotoriseerd verkeer en fietsers moeten met elkaar mengen op het omliggende wegennet, dat daar niet voor in is gericht. Het omliggende wegennet dient daarom hierop te worden aangepast.
19. Reclamant verzoekt om het tracé Leurke – Mutshoek dusdanig in te richten dat de veiligheid van fietsers gewaarborgd is. Reclamant verzoekt aan te geven welke

maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen en op welke manier deze worden vastgelegd in de planregels.

20. Reclamant verzoekt om aan te geven waarom bij het Leurke geen rechte oversteek is opgenomen, terwijl hier wel voor gekozen is op andere locaties. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand is gekomen omdat de mogelijkheid van een rechte oversteek met fietstunnel niet is onderzocht.
21. Reclamant geeft aan dat de verkeersveiligheid ter hoogte van de rotonde aan de Mutshoek onvoldoende is onderzocht en geeft aan dat onderzoek hiernaar moet worden verricht en alternatieven hierbij betrokken moeten worden. Reclamant stelt dat het college zonder enige vorm van motivering, van mening is dat de verkeersveiligheid afdoende is onderzocht.
22. Reclamant geeft aan dat in de nota van inspraak niet gemotiveerd gereageerd is op zijn stelling dat de randweg niet bij zijn perceel kan worden gelegd. Zijn bedrijfsvoering is gericht op weidegang. Reclamant kan zich niet verenigen met de mededeling dat deze aspecten terugkomen in onderhandelingen met partijen. Juist het belang van de landbouw dient meegenomen te worden in de besluitvorming. Door dergelijke aspecten vooruit te schuiven zal de gekozen variant alleen maar duurder uitvallen, terwijl hier juist voor gekozen is vanuit financiële overweging (aldus reclamant). Het tracé kan niet in deze vorm worden vastgesteld.
23. Reclamant vraagt hoe het stelsel van de fosfaatrechten wordt opgenomen in het plan en wenst hier een toelichting op.
24. Reclamant stelde in zijn inspraakreactie dat de waterhuishouding niet afdoende is onderzocht en acht dit van belang omdat op zijn perceel wijzigingen in het watersysteem worden doorgevoerd. Het antwoord dat hierop is gegeven beantwoordt niet de inspraakreactie. Het antwoord luidde dat de afwatering tijdens de uitvoering wordt vervangen zodat deze blijft functioneren conform beleid van het waterschap. Reclamant kan zich niet mee verenigen. Reclamant stelt dat de waterhuishouding niet ten nadele van zijn bedrijf mag worden gewijzigd en geeft aan dat een verdere uitwerking nog niet is terug te vinden in de stukken bij het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant stelt dat het college kennelijk geen onderzoek heeft verricht naar de gevolgen van de aanleg van de weg voor zijn gronden.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. Wij begrijpen de stellingname van reclamant niet. De gemeenteraad heeft zich in meerdere besluiten uitgesproken over het huidige tracé en is bekend met de verdere detaillering. De uitleg van de besluiten, de overleggen met belanghebbenden en de vertaling in concrete plannen is neergelegd bij de stuurgroep en de projectgroep. Er zijn geen voornemens om het tracé nog te wijzigen, wel kan nog invulling worden gegeven aan kleinschalige afschermende voorzieningen, bijvoorbeeld hagen.
2. De stelling van reclamant dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging is niet onderbouwd en niet terecht. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkwavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming 'Agrarisch' in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming. De stelling dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening delen wij niet.
3. Reclamant stelt zonder nadere onderbouwing dat ten onrechte is gekozen voor de variant van de randweg die in het ontwerpbestemmingsplan is uitgewerkt. In het Addendum MER én in de toelichting bij het bestemmingsplan is uitgebreid beschreven



welk planproces is doorlopen, inclusief de mogelijkheid tot inspraak op de keuze voor een variant. Op basis van gedegen onderzoek, zo blijkt uit het advies van de Commissie m.e.r., heeft de gemeenteraad in 2011 een Voorlopig Ontwerp vastgesteld (en daarmee de keuze voor een voorkeursvariant die de eerdere varianten 2A en 2B combineert). In het planproces voor het bestemmingsplan 'Randweg Boekel' is door onderzoek aangetoond dat de onderzoeken waarop de keuze van de raad is gebaseerd nog altijd stand houden. Vervolgens is het ontwerp uitgewerkt. Alle, grotendeels kleinschalige, wijzigingen in het ontwerp zijn opgenomen in het Addendum MER. Vervolgens zijn ook deze wijzigingen aan nader onderzoek onderworpen. Tegelijkertijd is een planproces opgestart, waarbij van meet af aan door een omgevingsmanager in het gebied wensen van belanghebbenden zijn opgehaald. Een aantal van deze wensen hebben geleid tot detailoplossingen in het ontwerp. Hetzelfde geldt voor een aantal zienswijzen en/of inspraakreacties.

4. In paragraaf 2.1 is in algemene zin uitgebreid ingegaan op het nut van en de noodzaak voor de aanleg van de randweg. In de studies naar oplossingen uit het verleden zijn wel degelijk alternatieve oplossingsrichtingen onderzocht. Ook is de N605 in regionaal perspectief onderzocht in een separate studie (Regionale visie N605, een verkeerskundige blik op de lange termijn. Goudappel Coffeng, november 2014).

De gemeente Boekel realiseert zich terdege dat de landbouw een belangrijke werkgever is en hecht waarde aan de belangen van agrariërs. Om die reden is een tweetal studies naar landbouwverkeer uitgevoerd, zowel als losse aanvulling op het MER (Notitie routes en rijtijden landbouwverkeer, Megaborn, 2009) als in het Addendum MER (paragraaf 4.2.3). Niet voor niets is ervoor gekozen om landbouwverkeer toch toe te staan op de randweg. Bij het ontwerp van de randweg is zoveel mogelijk rekening gehouden met huiskavels van agrariërs. Hier is in paragraaf 5.9 van de toelichting op ingegaan. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad de belangen van de agrarische sector voldoende afwegen bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Randweg Boekel'.

5. In de studies 'Verkeerssituatie kern Boekel, effect van 'kleine maatregelen' (Kragten, mei 2014)' is de haalbaarheid van maatregelen in de kern uitgebreid onderzocht en zijn de effecten inzichtelijk gemaakt. Daaruit is gebleken dat met deze maatregelen niet wordt voldaan aan de doelstellingen om de hoeveelheid verkeer te verminderen, en daarmee leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern te waarborgen, zelfs niet met de aankoop van gronden. Met de aanleg van de randweg wordt wel aan deze doelstelling voldaan.
6. De randweg gaat wel degelijk worden gebruikt door het verkeer. Dit blijkt uit het meest recente verkeersmodel. De verkeersintensiteiten die op basis van dit model zijn gegenereerd zijn opgenomen in tabel 4 van het Addendum MER.
7. Reclamant stelt in algemene zin dat het woon- en leefklimaat in het buitengebied ernstig verslechtert door de aanleg van de randweg. Ten opzichte van de huidige situatie is in het buitengebied inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar. Bovendien wordt door de aanleg van de randweg in het studiegebied als totaal een verbetering van het woon- en leefklimaat bereikt. Ook dit blijkt uit het MER en het Addendum MER, bijvoorbeeld uit de tabel met het aantal geluidgehinderden in paragraaf 4.4.1. Los daarvan lost de aanleg van de randweg een leefbaarheidsprobleem in de kern Boekel op. Hier verbetert het woon- en leefklimaat aanzienlijk door afname van milieuhinder en een toename van de verkeersveiligheid.  
In paragraaf 2.4 wordt uitgebreid ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken en de toets aan de wettelijke grenswaarden.

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt (een geluidsreducerende deklaag) toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

8. Op de tracékeuze gaan wij reeds uitgebreid in bij punt 3 van onze beantwoording van de zienswijze van reclamant. In punt 4 van deze gemeentelijke reactie wordt onderbouwd dat de gemeente wel degelijk belang hecht aan de agrarische sector. In de toelichting bij het bestemmingsplan zijn de mogelijkheden van agrariërs in het vigerende bestemmingsplan beschreven. Hier is het verwijderen van de bestemming en het toevoegen van een verkeersbestemming tegen afgezet. Om de impact van de aanleg voor de agrarische sector te mitigeren is tegelijk met het planproces van het bestemmingsplan een kavelruilproject van start gegaan. In het kavelruilproject wordt getracht agrariërs in het gebied bruikbare grond terug te geven als compensatie voor het verlies aan gronden door de aanleg van de randweg. Hierin neemt de provincie een actieve rol door gronden aan te kopen voor het opbouwen van een bank met ruilgrond. Ook reclamant wordt in het kader van het kavelruilproject benaderd.
9. Voor inhoudelijk in wordt gegaan op de opmerking van reclamant moet worden vermeld dat het voorkeursalternatief uitdrukkelijk niet gelijk is aan alternatief 2B, zoals reclamant stelt. Zoals vermeld in het Addendum MER is het Voorkeursalternatief een optimalisatie van de in het MER uit 2009 onderzochte alternatieven 2A en 2B. Er is een combinatie gemaakt tussen alternatief 2A en 2B en hierover heeft in februari 2010 besluitvorming door de gemeenteraad plaatsgevonden. In 2016 is het Addendum MER opgesteld. Het doel hiervan is om in combinatie met het MER en de reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken een volledig en up-to-date beeld van de milieugevolgen te geven, dat dient ter ondersteuning bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel. Met het Addendum MER is onderzocht in hoeverre de wijzigingen in het ontwerp en het vaststellen van een nieuw referentiejaar gevolgen hebben voor de effectbeoordeling in het MER uit 2009. De conclusie in het Addendum MER is dat de nieuw uitgevoerde berekeningen geen significante wijzigingen in effecten laten zien en dat de keuzes van de gemeenteraad naar aanleiding van het MER uit 2009 zijn gemaakt op basis van volledige en up-to date informatie.

In het MER en in het Addendum MER is inzichtelijk gemaakt welke effecten er optreden en hoe deze ten opzichte van de referentiesituatie dienen te worden beoordeeld. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad een keuze gemaakt voor een Voorkeursalternatief. In het MER uit 2009 is een kostenraming opgenomen. Hieruit blijkt dat alternatief 2A en 2B nagenoeg hetzelfde kosten (een verschil van € 100.000,- op een bedrag van circa € 15 miljoen). Daarbij dient te worden opgemerkt dat zowel alternatief 2A, als 2B als een combinatie daarvan voldoen aan de criteria voor verkeersreductie die vooraf zijn gesteld. Gezien het geringe verschil in kosten, dat in het MER uit 2009 is gepresenteerd, ligt het niet voor de hand dat de keuze hier zwaar door is beïnvloed.

10. In paragrafen 3.7 en 4.2.2 en van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt ingegaan op de eisen die artikel 6.17 van de Verordening ruimte stelt aan de aanleg van nieuwe wegen. Dit is nog eens uitgewerkt in het rapport 'Randweg Boekel-Kwaliteitsverbetering van het landschap'. Op pagina 12 van dit rapport staat letterlijk het volgende: *"In dit rapport wordt ingegaan op lid f en lid g van artikel 6.17. Vanwege de ligging in de Groenblauwe mantel worden maatregelen benoemd die negatieve effecten op de kenmerkende waarden van de Groenblauwe mantel compenseren en mitigeren. De kenmerkende waarden van het gebied betreffen in dit geval met name de groenstructuren langs wegen en de verschillende soorten flora en fauna die in het gebied aanwezig zijn. Op basis van ecologisch onderzoek in het gebied is een compensatie/mitigatieplan gemaakt. De hierin voorgestelde maatregelen worden geïntegreerd in het landschappelijk inpassingsplan"*. De stelling van reclamant dat niet wordt voldaan aan artikel 6.17 van de Verordening ruimte is niet gefundeerd en herkennen wij niet.

11. Niet eerder is uit onderzoeken gebleken dat de aanleg van een weg leidt tot een toename van dierziekten in een gebied. Aan de hand hiervan wordt er vanuit gegaan dat de aanleg van de randweg ook niet leidt tot de insleep van dierziekten.
12. Meerdere zienswijzen gaan in op waardevermindering van (agrarische) eigendommen en/of planschade. Voorop gesteld, de aanleg van een nieuwe provinciale weg gaat altijd ten koste van grond en zal op plekken vlak naast die weg leiden tot waardevermindering.

In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces volop en hebben we reden om hier positief over te zijn. In de directe omgeving is neen veelvoud van de behoefte aan gronden aangekocht. Daarmee zijn we in positie om tot een geslaagde kavelruil te komen.

Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Ontheffingswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Ook de compensatie van schade aan drainage of het komen vervallen van beregeningsputten wordt hierin meegenomen. Dit proces zal na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop gaan krijgen.

13. In overleg met het waterschap is gekomen tot de oplossingen zoals deze nu zijn voorgesteld. De oplossingen voldoen aan de eisen van het Waterschap, zoals die op basis van de huidige inzichten van kracht zijn, ook rekening houdend met klimaatveranderingen.
14. Ons is niet helder op welke waterbassins reclamant doelt. In de watertoets die ter onderbouwing van het bestemmingsplan is opgenomen, is berekend welke hoeveelheid hemelwater geborgen moet kunnen worden. Met het Waterschap Aa en Maas is afgestemd dat hierbij met 60 mm neerslag over het gehele verharde oppervlak moet worden gerekend. Hierbij is rekening gehouden met een toekomstige bui, die door de klimaatverandering heviger zal zijn dan nu het geval is. Dit water stroomt oppervlakkig af naar zaksloten aan weerszijden van de weg. Bij overbelasting van het systeem kan het overtollig water in de 6 meter brede berm naast de randweg komen te staan. Dit betekent dat het infiltratieoppervlak van de voorziening in die gevallen significant wordt uitgebreid, en daarmee de infiltratiecapaciteit van het systeem enorm wordt verhoogd. Er zijn geen waterbassins nodig om op een gedegen wijze met de infiltratie van hemelwater om te gaan.
15. Daar waar de bestaande sloten worden doorsneden, worden duikers aangelegd onder de randweg om de verbinding te herstellen. Daarnaast worden bermsloten langs de randweg aangelegd om het hemelwater op te vangen dat op de randweg valt.
16. Voor het verkeersontwerp en de daaraan gekoppelde milieuonderzoeken is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel. In dit verkeersmodel zijn door zowel gemeente Boekel als omliggende gemeenten diverse verkeersstellingen op allerlei locaties inzichtelijk gemaakt en als input gehanteerd. Aangezien het verkeersmodel

geen inzicht geeft in aantallen fietsverkeer, is door middel van een visuele telling inzicht verschaft in de omvang van fietsverkeer op de Gemertseweg en Volkelseweg, waar op etmaalbasis circa 800 (brom)fietsers passeren. Tijdens deze visuele telling is ook gekeken naar de verbinding Peelstraat-Leurke, om daarmee de verkeersaantallen uit het verkeersmodel nogmaals te bevestigen.

17. Op welke wijze de Mutshoek wordt ingericht is op dit moment nog onduidelijk. De aanpassing van de Mutshoek is ook niet primair ingegeven door de aanleg van de randweg. Ook in de huidige situatie is een reconstructie gewenst als gevolg van de redelijk intensieve bedrijvigheid ter plaatse. Er wordt nog gekeken op welke wijze belanghebbenden hierbij betrokken worden. Gelet op de doorlooptijd van de planvorming voor de Mutshoek, en eventueel te doorlopen procedures, is dit losgekoppeld van het project Randweg.
18. In enkele zienswijzen wordt gesteld dat de aanleg van een randweg de verkeersveiligheid (in het buitengebied) niet ten goede komt. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER:
  - Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.
  - Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.
  - Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel.
 Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. Oversteekbewegingen van fietsers worden bij de rotondes geconcentreerd. Daar ligt de snelheid van het verkeer laag en kunnen door een goede inrichting veilige oversteken worden gerealiseerd. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.
19. De verbindingsweg Mutshoek-Leurke wordt een routing voor agrarisch verkeer, er worden geen extra voorzieningen voor fietsers gerealiseerd. Fietsers maken gebruik van de bestaande route Mutshoek/Beemd. In de planregels hoeft hierover niets te worden opgenomen, de Verbeelding voorziet in de planologische verankering van de verbindingsweg.
20. In het voortraject is meerdere malen over een fietstunnel gesproken, maar gelet op geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek), is niet gekozen voor de aanleg van een fietstunnel. De verkeersveiligheid is geborgd door te zorgen voor goede oversteekvoorzieningen bij de rotondes en de oversteek bij de Erpseweg.
21. Het ontwerp van de rotonde voldoet aan de richtlijnen voor wat betreft verkeersveiligheid en doorstroming. Dit geldt zowel voor de aansluitingen van de hoofdrijbaan als de aansluitingen van de fietspaden. In het ontwerp is er zelfs voor gekozen om de oversteekplekken voor fietsers zo veilig en breed mogelijk vorm te geven.
22. In paragraaf 5.9 van de toelichting is weliswaar niet ingegaan op individuele agrariërs, maar er is wel degelijk aangegeven dat de doorsnijding van huiskavels voor melkveehouderijen een aanzienlijke impact heeft, vanwege de weidegang. De gemeenteraad kan dit in haar besluitvorming meewegen.

In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet

kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces volop en hebben we reden om hier positief over te zijn. In Boekel en omgeving is een veelvoud van de behoefte aan gronden aangekocht. Daarmee zijn we in positie om tot een geslaagde kavelruil te komen.

Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Ook de compensatie van het beperken van de weidegang wordt hierin meegenomen. Dit proces zal na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop gaan krijgen.

In de gemaakte kostenramingen is volgens de SSK-systematiek rekening gehouden met aankoop van gronden, waarbij een bandbreedte is gehanteerd. Onderhandelingen met individuele bedrijven kunnen natuurlijk niet tot op de euro worden voorspeld, maar de ramingen geven voldoende inzicht in de plankosten om niet voor verrassingen te komen te staan na vaststelling van het bestemmingsplan.

23. In het geval er een nadelig gevolg is voor het stelsel van fosfaatrechten i.r.t. de grondverwerving, dan maakt dit onderdeel uit van de beoordeling van de schadeloosstelling.
24. Gedurende het planvormingsproces heeft afstemming met het waterschap plaatsgevonden, om zo de belangen van het waterschap maar ook van alle bewoners en gebruikers van het plangebied en zijn directe omgeving een plaats te geven in het planvormingsproces. In deze fase van het project voldoet het plan aan alles vereisten. In de nadere technische uitwerking worden alle detailoplossingen bij de afzonderlijke percelen nadere uitgewerkt.

---

<b>Zienswijze</b>	: 9
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076890
<b>Indiener</b>	: Boskamp Willems namens M.A. Rambach
<b>Adres</b>	: Mutshoek 4c Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 29-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 30-12-2016
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant stelt dat het knelpunt nabij Hemelrijk blijft bestaan en dat de aanleg van de randweg hierdoor niet het beoogde effect kan sorteren. Regionaal verkeer gaat toch op zoek naar alternatieve (sluip) routes. Indien wordt geïnvesteerd in een regionale weg dient op voorhand duidelijk te zijn dat het gehele traject geschikt is voor de beoogde verkeersafwikkeling en moet niet worden getracht een knelpunt minder onaantrekkelijk te maken voor het regionale verkeer, door in de omgeving van het knelpunt ter ontmoediging van het sluipverkeer fysieke maatregelen te treffen.
2. Het principe van goede ruimtelijke ordening verzet zich tegen de vaststelling van het plan. Het belang van het aanleggen van de weg kan vanwege de ongeschiktheid van het traject voor regionaal verkeer niet opwegen tegen het totaal van de individuele belangen die door de aanleg van de weg worden geschaad.

3. Reclamant stelt dat het traject Volkel-A50 geen deel uitmaakt van het onderhavige plangebied, maar dat op voorhand duidelijk is dat op het traject sprake is van een belemmering die niet kan worden weggenomen, en dat daarom bij de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan met bedoelde belemmering wel degelijk rekening dient te worden gehouden.
4. Reclamant stelt dat voor de verbindingsweg Mutshoek-Leurke in het kader van de beantwoording van de inspraakreacties wordt uitgegaan van een smal profiel en toepassing van semi-verharding waardoor deze uitsluitend bedoeld is voor agrarisch verkeer. Nu blijkt dat op bedoelde verbindingsweg artikel 5 van de planregels van toepassing is, en dit ruimte biedt om een normale weg te realiseren en geenszins dwingt tot de sobere vormgeving. Reclamant geeft aan dat planologisch geborgd dient te worden dat deze verbindingsweg tussen Mutshoek en Leurke een smal profiel kan hebben en dat geen andere verharding dan semi-verharding mag worden toegepast.
5. Er is nergens terug te vinden dat er rekening is gehouden met hinderlijke lichtinval met name bij de woning Mutshoek 4c. De beantwoording in het kader van de inspraak van het bestemmingsplan betekent dat pas antwoord komt bij een definitief ontwerp. Op geen enkele wijze is geborgd dat zal worden voorkomen dat er hinderlijke lichtinval optreedt. Het is niet eens duidelijk of het mogelijk is hinderlijke lichtinval te voorkomen.
6. Reclamant is van mening dat onvoldoende is onderzocht wat de effecten van het aanleggen van de Randweg zijn voor het woonklimaat ter plaatse van de aangrenzende woningen, waaronder zijn woning. Het onderzoeksrapport dat deel uitmaakt van de ter inzage liggende stukken is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten en daaruit blijkt dat onjuiste conclusies zijn getrokken. Reclamant vreest niet alleen voor geluidhinder maar ook voor emissie van fijnstof en ultra fijnstof. Daarom stelt reclamant dat nadrukkelijk moet worden onderzocht wat de invloed is van de uitstoot van ultrafijnstof, zelfs indien daarvoor ten tijde van de vaststelling van het plan nog geen wettelijke (maximale) emissienormen bestaan. Anders kan niet worden gesteld dat het belang van een goede ruimtelijke ordening, waaronder het belang van het beschermen van een goed leefklimaat, is geborgd. Om deze stelling te ondersteunen heeft reclamant een contra-expertise laten opstellen. Deze is in zijn geheel als bijlage bij deze Nota van zienswijzen gevoegd.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. Op basis van een uitgebreide studie met verkeersmodellering is de N605 aangewezen als een belangrijke regionale ontsluitingsweg. Op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid is het traject Gemert – Uden (A50) opgedeeld in drie trajecten. Noordelijke randweg Gemert, randweg Boekel en traject Volkel – A50. Het planologisch traject voor de randweg Gemert is inmiddels doorlopen, de aannemer is reeds geselecteerd en start in mei 2017 met de werkzaamheden. Voor de randweg Boekel is de planologische procedure nu lopende, waarvan zienswijze van reclamant onderdeel is. De studie in Volkel wordt later opgestart. Zodoende is geen sprake meer over onduidelijkheid over het volledige traject, maar wordt juist invulling gegeven aan de regionale functie van de N605.
2. De stelling van reclamant dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging is niet onderbouwd en niet terecht. Ten eerste is het niet zo dat de N605 niet geschikt is voor regionaal verkeer. Zie het antwoord op punt 1. Ten tweede gaan de toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming ‘Agrarisch’ in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming.

De stelling dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening delen wij niet. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen.

3. Zie beantwoording op vraag 1.
4. In tegenstelling tot hetgeen in het Ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, zal in de definitieve situatie voor de verbindingsweg Mutshoek-Leurke toch worden uitgegaan van een verharding in asfalt. Het smalle profiel van de rijbaan blijft gehandhaafd en is opgenomen in de Verbeelding.
5. In algemene zin dienen alle effecten te worden meegenomen in het kader van de planologische afweging van de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling. Wij concluderen dat de lichteffecten niet een zodanige impact hebben dat daarmee de planologische aanvaardbaarheid van het initiatief in het geding komt. Er zijn geen normen ten aanzien van de lichthinder vanwege het voeren van verlichting door verkeer op openbare wegen. Indien na realisatie lichthinder optreedt kunnen maatregelen worden getroffen om percelen af te schermen, bijvoorbeeld op perceelgrenzen.
6. In paragraaf 2.4 is in algemene zin ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken. Onderstaand wordt specifiek ingegaan op de contra-expertise en de gemeentelijke reactie daarop. Contra-expertise, uitgevoerd door Amitec:
  - a. Door Amitec wordt meerdere malen aangehaald dat zij bij de beoordeling niet de beschikking hadden over het verkeersonderzoek. Dit onderzoek is opgenomen in hoofdstuk vier van het Addendum MER en is niet separaat bij het akoestisch onderzoek (P2015.215BP03-04 d.d. 4 mei 2016) opgenomen.
  - b. Opgemerkt wordt dat in het akoestisch onderzoek (paragraaf 4.2.1) parallelwegen en verbindingswegen worden genoemd die verder niet in het akoestisch onderzoek terugkomen. In het akoestisch onderzoek zijn alle nieuwe wegen en de wegen waaraan een fysieke wijziging plaatsvinden opgenomen. Het ontwerp van de randweg en de aansluitingen is bij het besluit gevoegd.
  - c. De waarde voor de woning Molenakker 2 in tabel 4.2 is inderdaad niet correct. De waarde dient 53,67 dB te zijn in plaats van 53,76 dB. De toename bedraagt derhalve 3,03 dB in plaats van 3,12 dB. De conclusie blijft ongewijzigd.
  - d. Verder wordt opgemerkt dat de ophoogfactor van 0,6% voor de jaarlijkse toename van de verkeersintensiteit niet correct is doorgerekend. In onderhavig geval is de intensiteit voor het jaar 2030 (uit het verkeersmodel waarin alle toekomstige ontwikkelingen zijn verwerkt) omgerekend naar het jaar 2029. Er is dus niet, zoals gebruikelijk is als er enkel telgegevens met een lager detailniveau beschikbaar zijn, een verhoging van 10 maal 0,6% toegepast om de gegevens van 2018 om te rekenen naar 2029. De berekening is correct uitgevoerd.
  - e. Op pagina 16 is in de 5<sup>e</sup> alinea inderdaad een zin opgenomen die niet klopt. De toekomstige situatie is vergeleken met de huidige situatie. De geluidbelasting neemt in de toekomst voor een groot deel van de woningen af.
  - f. Op pagina 17 is in de eerste alinea opgenomen dat de geluidbelasting ter plaatse van woningen in de omgeving van het plan (en die niet zijn gelegen binnen de zone van een nieuwe weg of een weg met een fysieke wijziging) ten hoogste 56 dB bedraagt. De rekenresultaten zijn, vanwege de omvang en omdat de geluidbelasting niet getoetst hoeft te worden, vanwege praktische overwegingen (omvang bijlagen) niet in de bijlage opgenomen.
  - g. Door Amitec wordt opgemerkt dat het effect van snelheidsverlaging niet is berekend in paragraaf 4.3.2. Het effect van snelheidsverlaging is echter niet afhankelijk van de overdracht. Het verlagen van de snelheid is een bronmaatregel. Het effect is dan ook generiek en bedraagt op basis van de

emissiekentallen uit het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 slecht enkele tienden van dB's.

- h. Amitec merkt op dat de in tabel 4.7 gepresenteerde waarde voor de woning Gemertseweg 9b niet correct is. De waarde bedraagt, zo blijkt ook uit de bijlagen 61 dB op een rekenhoogte van 4,5 meter. De waarde is derhalve wel correct. Verder wordt opgemerkt dat verschillende waarden in de tabel niet overeenkomen met andere waarden in andere tabellen. Niet duidelijk is wat hiermee is bedoeld. Mogelijk dat de onduidelijkheid komt omdat voor sommige woningen de reconstructie wordt bepaald doordat de toename van meer dan 1,5 dB wordt berekend op de begane grond, maar dat de hoogst berekende waarde (waarvoor een hogere waarde dient te worden verleend en waarvoor ook de afweging van maatregelen plaatsvindt) is gebaseerd op de geluidbelasting van eerste verdieping. Ten slotte is hier door Amitec aangegeven dat het aantal beschikbare reductiepunten ter plaatse van de woningen Molenakker 1 en 4 niet correct is. Dit is juist. Het aantal beschikbare reductiepunten dient 1.000 te zijn in plaats van 1.300. Hierdoor wordt het totale aantal beschikbare punten nog lager en wordt de conclusie enkel versterkt.
- i. In tabel 4.9 is voor de woningen Molenhoek 1 en 2 de geluidbelasting beoordeeld als matig. De beoordeling is inderdaad niet correct. Het akoestisch woon- en leefklimaat is redelijk. Dit is een verbetering en leidt niet tot andere conclusies.
- j. Door Amitec wordt in verschillende alinea's aangehaald dat het opgestelde rekenmodel niet controleerbaar is. Het rekenmodel is gebaseerd op het door de gemeente beschikbaar gestelde verkeersmodel. Hierin zijn alle wegen in de gemeente en zelfs daarbuiten opgenomen. Het betreft hier een omvangrijk digitaal "shape"-bestand. Het is praktisch niet mogelijk om alle invoergegevens uit te printen.
- k. Amitec merkt op dat de lijst met wegen zonder SMA langer is dan de lijst met wegen met SMA. In het oorspronkelijke rekenmodel zijn alle wegen beschouwd. Uit de rekenresultaten is gebleken dat voor een aantal wegen (dus niet voor alle wegen) maatregelen dienen te worden onderzocht. Een van deze maatregelen is het toepassen van het stiller wegdektype SMA. De berekeningen zijn enkel voor de wegen uitgevoerd waarop SMA wordt toegepast. Deze wegen zijn dan ook in de bijlagen opgenomen.
- l. Door Amitec wordt gesteld dat het gebruikelijk is om het toepassen van de aftrek ex art. 110g Wgh doorgaans in het rekenmodel op de nemen door het toepassen van groepsreducties. Dit is, los van hoe in onderhavig geval de correctie is toegepast, niet juist omdat in een deel van de gevallen de aftrek afhankelijk is van het rekenresultaat. Vervolgens wordt opgemerkt dat voor de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van de "aanleg nieuwe randweg inclusief SMA" dit fout gaat omdat de groepsreductie hier wel in het rekenmodel zou zijn toegepast. De groepsreductie bedraagt hier echter 0 dB. Dus de berekende waarde is correct en er is geen sprake van een dubbele aftrek. De waarden in tabel 4.5 zijn derhalve correct.
- m. De resultaten in bijlage IV komen rechtstreeks uit het rekenmodel. De enige bewerking die heeft plaatsgevonden is het vergelijken van de toekomstige geluidbelasting met de huidige geluidbelasting ten behoeve van het bepalen van de reconstructies. Er is geen aanleiding om rekenresultaten twee maal te presenteren.
- n. Ten aanzien van het door Windmill uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek (P2015.215.BP01-01 d.d. 15 maart 2016) merkt Amitec op dat in de rapportage niet is aangenomen waarom de gehanteerde verkeersintensiteiten afwijken van de intensiteiten uit het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de verkeersintensiteiten van het jaar vóór realisatie (2018) en 10 jaren na realisatie (2029). Voor het onderzoek luchtkwaliteit is het maatgevende jaar het eerste jaar van openstelling (2019). In dit jaar zijn zowel hogere emissies te verwachten als een hogere achtergrondconcentratie. In de toekomst nemen de emissies af en wordt ook de achtergrondconcentratie lager. Om dit inzichtelijk te maken is ook voor het jaar 2030 een berekening uitgevoerd.



De opmerkingen van Amitec zijn deels terecht, zij leiden echter niet tot andere rekenresultaten en conclusies. Wel heeft dit geleid tot tekstuele aanpassingen in de rapportage.

---

**Zienswijze** : 10  
**Boekingsnummer** : AI/076898  
**Indiener** : Goorts & Coppens namens J.M. van Zutven  
**Adres** : Het Goor 8 Boekel  
**Dagtekening** : 28-12-2016  
**Ingekomen** : 30-12-2016  
**Wijze inbreng** : Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant stelt dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening). Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Op grond van het in Artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Er is in het onderliggende bestemmingsplan onvoldoende blij gegeven van een deugdelijke belangenafweging, de belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.
2. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld omdat ten onrechte is gekozen voor deze variant. Subsidiar, mocht de gemeenteraad het bestemmingsplan ondanks de bezwaren toch menen te kunnen vaststellen, dan is reclamant van mening dat het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld moet worden met inachtneming van de zienswijzen.
3. Reclamant vraagt zich af of nut en noodzaak van de randweg voldoende is aangetoond. Reclamant vraagt zich af waarom niet meer belang is gehecht aan alternatieve tracés. Uit het plan volgt niet of bestaande wegen aangepast kunnen worden om soortgelijk resultaat te bereiken en dat het oplossen van bestaande knelpunten niet mogelijk is.
4. Reclamant vraagt zich af of de randweg daadwerkelijk gebruikt gaat worden en verkeer niet alsnog het oude tracé door de kern volgt. De route van de randweg is immers veel langer en het kost meer tijd om de randweg te nemen in plaats van de huidige route. Nu dit niet onderzocht is, acht reclamant nut en noodzaak niet aangetoond.
5. Door het voorkeurstracé wordt de leefkwaliteit in de kern verbeterd maar zorgt de grote hoeveelheid verkeer ervoor dat de leef- en werkkwaliteit in het buitengebied te maken krijgt met een forse verslechtering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder. Er is ten onrechte gekozen voor het huidige tracé dat de bedrijfsactiviteiten van reclamant belemmert. Reclamant stelt dat te weinig aandacht is besteed aan de belangen van agrariërs.
6. Uit de tabel met effectscores per thema blijkt dat het alternatieve tracé 2A over het algemeen een betere effectscore laat zien dan voorkeursalternatief 2B. Reclamant vraagt zich af waarom er niet gekozen is voor alternatief 2A? Reclamant stelt dat is gekozen voor de goedkoopste optie, maar niet de beste c.q. meest aangewezen optie. Reclamant geeft daarom aan dat, indien nut en noodzaak afdoende zijn aangetoond, de raad voor alternatief 2A dient te kiezen. Derhalve kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld en dient het college opdracht te krijgen om te beoordelen of een nieuw plan in procedure gebracht moet worden of dat wordt afgezien van de

Randweg. Mocht toch worden overgegaan tot vaststelling dan dient het gewijzigd te worden vastgesteld met in acht name van de zienswijze van reclamant.

7. Reclamant stelt dat het plan in strijd is met de Verordening Ruimte 2014 omdat niet voldaan wordt aan de voorwaarden zoals genoemd in artikel 6.17 van de Verordening.
8. Bij doorsnijding van percelen met drainage of beregeningsputten bestaat de mogelijkheid dat de huidige bruikbaarheid niet gegarandeerd is. In het ontwerpplan staat er geen oplossing, stelt reclamant.
9. Reclamant stelt tevens dat rekening dient te worden gehouden met wijzigingen in het klimaat en dat hier geen aandacht is besteed in het bestemmingsplan voor de Randweg.
10. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen en is voorbereid. Zo zijn er wel waterbassins opgenomen, maar het is niet helder hoe water hier komt.
11. Reclamant verzoekt om aan te geven hoe de aanpassing van de aanwezige sloten wordt ingericht en hoe gewaarborgd blijft dat het water afgevoerd kan worden door de sloten.
12. Reclamant geeft aan dat het plan in strijd is met de vereiste zorgvuldigheid. De verkeerssituatie is volgens reclamant onvoldoende in kaart gebracht, voor het tracé tussen het Leurke en de Peelstraat zijn tellingen beschikbaar van slechts één ochtend in februari 2016.
13. Reclamant kan zich niet verenigen met het doorlopen van een aparte procedure voor het opwaarderen van de Mutshoek. Juist in dit plan moet een beoordeling plaatsvinden van de benodigde verkeersmaatregelen als gevolg van de Randweg.
14. Reclamant is van mening dat de voorgenomen maatregelen leiden tot een verkeersonveilige situaties. Sluipverkeer, landbouwverkeer, gemotoriseerd verkeer en fietsers moeten met elkaar mengen op het omliggende wegennet, dat daar niet voor in is gericht. Het omliggende wegennet dient daarom hierop te worden aangepast.
15. Reclamant verzoekt om het tracé Leurke – Mutshoek dusdanig in te richten dat de veiligheid van fietsers gewaarborgd is. Reclamant verzoekt aan te geven welke maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen en op welke manier deze worden vastgelegd in de planregels.
16. Reclamant verzoekt om aan te geven waarom bij het Leurke geen rechte oversteek is opgenomen, terwijl hier wel voor gekozen is op andere locaties. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand is gekomen omdat de mogelijkheid van een rechte oversteek met fietstunnel niet is onderzocht.
17. Reclamant geeft aan dat de verkeersveiligheid ter hoogte van de rotonde aan de Mutshoek onvoldoende is onderzocht en geeft aan dat onderzoek hiernaar moet worden verricht en alternatieven hierbij betrokken moeten worden. Reclamant stelt dat het college zonder enige vorm van motivering, van mening is dat de verkeersveiligheid afdoende is onderzocht.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. De stelling van reclamant dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging is niet onderbouwd en niet terecht. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen.

2. Reclamant stelt zonder nadere onderbouwing dat ten onrechte is gekozen voor de variant van de randweg die in het ontwerpbestemmingsplan is uitgewerkt. In het Addendum MER én in de toelichting bij het bestemmingsplan is uitgebreid beschreven welk planproces is doorlopen, inclusief de mogelijkheid tot inspraak op de keuze voor een variant. Op basis van gedegen onderzoek, zo blijkt uit het advies van de Commissie m.e.r., heeft de gemeenteraad in 2011 een Voorlopig Ontwerp vastgesteld (en daarmee de keuze voor een voorkeursvariant die de eerdere varianten 2A en 2B combineert). In het planproces voor het bestemmingsplan 'Randweg Boekel' is door onderzoek aangetoond dat de onderzoeken waarop de keuze van de raad is gebaseerd nog altijd stand houden. Vervolgens is het ontwerp uitgewerkt. Alle, grotendeels kleinschalige, wijzigingen in het ontwerp zijn opgenomen in het Addendum MER. Vervolgens zijn ook deze wijzigingen aan nader onderzoek onderworpen. Tegelijkertijd is een planproces opgestart, waarbij van meet af aan door een omgevingsmanager in het gebied wensen van belanghebbenden zijn opgehaald. Een aantal van deze wensen hebben geleid tot detailoplossingen in het ontwerp. Hetzelfde geldt voor een aantal zienswijzen en/of inspraakreacties.
3. In paragraaf 2.1 is in algemene zin uitgebreid ingegaan op het nut van en de noodzaak voor de aanleg van de randweg. In de studies naar oplossingen uit het verleden zijn wel degelijk alternatieve oplossingsrichtingen onderzocht. Ook is de N605 in regionaal perspectief onderzocht in een separate studie (Regionale visie N605, een verkeerskundige blik op de lange termijn. Goudappel Coffeng, november 2014).
4. De randweg gaat wel degelijk worden gebruikt. Dit blijkt uit het meest recente verkeersmodel. De verkeersintensiteiten die op basis van dit model zijn gegenereerd zijn opgenomen in tabel 4 van het Addendum MER. Bij de verkeersmodellering wordt rekening gehouden met reistijden en afstanden.
5. Reclamant stelt in algemene zin dat het woon- en leefklimaat in het buitengebied ernstig verslechtert door de aanleg van de randweg. Ten opzichte van de huidige situatie is in het buitengebied inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar. Bovendien wordt door de aanleg van de randweg in het studiegebied als totaal een verbetering van het woon- en leefklimaat bereikt. Ook dit blijkt uit het MER en het Addendum MER, bijvoorbeeld uit de tabel met het aantal geluidgehinderden in paragraaf 4.4.1. Los daarvan lost de aanleg van de randweg een leefbaarheidsprobleem in de kern Boekel op. Hier verbetert het woon- en leefklimaat aanzienlijk door afname van milieuhinder en een toename van de verkeersveiligheid. In paragraaf 2.4 wordt uitgebreid ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken en de toets aan de wettelijke grenswaarden.

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt (een geluidsreducerende deklaag) toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

6. Voor inhoudelijk in wordt gegaan op de opmerking van reclamant moet worden vermeld dat het voorkeursalternatief uitdrukkelijk niet gelijk is aan alternatief 2B, zoals reclamant stelt. Zoals vermeld in het Addendum MER is het Voorkeursalternatief een optimalisatie van de in het MER uit 2009 onderzochte alternatieven 2A en 2B. Er is een combinatie gemaakt tussen alternatief 2A en 2B en hierover heeft in februari 2010 besluitvorming door de gemeenteraad plaatsgevonden. In 2016 is het Addendum MER opgesteld. Het doel hiervan is om in combinatie met het MER en de reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken een volledig en up-to-date beeld van de milieugevolgen te geven, dat dient ter ondersteuning bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel. Met het

Addendum MER is onderzocht in hoeverre de wijzigingen in het ontwerp en het vaststellen van een nieuw referentiejaar gevolgen hebben voor de effectbeoordeling in het MER uit 2009. De conclusie in het Addendum MER is dat de nieuw uitgevoerde berekeningen geen significante wijzigingen in effecten laten zien en dat de keuzes van de gemeenteraad naar aanleiding van het MER uit 2009 zijn gemaakt op basis van volledige en up-to date informatie.

In het MER en in het Addendum MER is inzichtelijk gemaakt welke effecten er optreden en hoe deze ten opzichte van de referentiesituatie dienen te worden beoordeeld. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad een keuze gemaakt voor een Voorkeursalternatief. In het MER uit 2009 is een kostenraming opgenomen. Hieruit blijkt dat alternatief 2A en 2B nagenoeg hetzelfde kosten (een verschil van € 100.000,- op een bedrag van circa € 15 miljoen). Daarbij dient te worden opgemerkt dat zowel alternatief 2A, als 2B als een combinatie daarvan voldoen aan de criteria voor verkeersreductie die vooraf zijn gesteld. Gezien het geringe verschil in kosten, dat in het MER uit 2009 is gepresenteerd, ligt het niet voor de hand dat de keuze hier zwaar door is beïnvloed.

7. In paragrafen 3.7 en 4.2.2 en van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt ingegaan op de eisen die artikel 6.17 van de Verordening ruimte stelt aan de aanleg van nieuwe wegen. Dit is nog eens uitgewerkt in het rapport 'Randweg Boekel-Kwaliteitsverbetering van het landschap'. Op pagina 12 van dit rapport staat letterlijk het volgende: "In dit rapport wordt ingegaan op lid f en lid g van artikel 6.17. Vanwege de ligging in de Groenblauwe mantel worden maatregelen benoemd die negatieve effecten op de kenmerkende waarden van de Groenblauwe mantel compenseren en mitigeren. De kenmerkende waarden van het gebied betreffen in dit geval met name de groenstructuren langs wegen en de verschillende soorten flora en fauna die in het gebied aanwezig zijn. Op basis van ecologisch onderzoek in het gebied is een compensatie/mitigatieplan gemaakt. De hierin voorgestelde maatregelen worden geïntegreerd in het landschappelijk inpassingsplan". De stelling van reclamant dat niet wordt voldaan aan artikel 6.17 van de Verordening ruimte is niet gefundeerd en herkennen wij niet.
8. De compensatie van schade aan drainage of het komen vervallen van beregeningsputten wordt meegenomen in de grondverwerving of planschadeprocedure. Dit proces zal na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop gaan krijgen.
9. In overleg met het Waterschap is gekomen tot de oplossingen zoals deze nu zijn voorgesteld. Hierbij is ook rekening gehouden met extreme situaties, zoals het waterschap dat voorschrijft. Aan de hand hiervan wordt er vanuit gegaan dat ook in extreme situaties hemelwater kan worden afgevangen en reeds geanticipeerd wordt op de verwachte klimaatveranderingen.
10. Ons is niet helder op welke waterbassins reclamant doelt. In de watertoets die ter onderbouwing van het bestemmingsplan is opgenomen, is berekend welke hoeveelheid hemelwater geborgen moet kunnen worden. Met het Waterschap Aa en Maas is afgestemd dat hierbij met 60 mm neerslag over het gehele verharde oppervlak moet worden gerekend. Hierbij is rekening gehouden met een toekomstige bui, die door de klimaatverandering heviger zal zijn dan nu het geval is. Dit water stroomt oppervlakkig af naar zaksloten aan weerszijden van de weg. Bij overbelasting van het systeem kan het overtollig water in de 6 meter brede berm naast de randweg komen te staan. Dit betekent dat het infiltratieoppervlak van de voorziening in die gevallen significant wordt uitgebreid, en daarmee de infiltratiecapaciteit van het systeem enorm wordt verhoogd. Er zijn geen waterbassins nodig om op een gedegen wijze met de infiltratie van hemelwater om te gaan.
11. Daar waar de bestaande sloten worden doorsneden, worden duikers aangelegd onder de randweg om de verbinding te herstellen. Daarnaast worden bermsloten langs de randweg aangelegd om het hemelwater op te vangen dat op de randweg valt.

12. Voor het verkeersontwerp en de daaraan gekoppelde milieuonderzoeken is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel. In dit verkeersmodel zijn door zowel gemeente Boekel als omliggende gemeenten diverse verkeersstellingen op allerlei locaties inzichtelijk gemaakt. Aangezien het verkeersmodel geen inzicht geeft in aantallen fietsverkeer, is door middel van een visuele telling inzicht verschaft in de omvang van fietsverkeer op de Gemertseweg en Volkelseweg, waar op etmaalbasis circa 800 (brom)fietsers passeren. Tijdens deze visuele telling is ook gekeken naar de verbinding Peelstraat-Leurke, om daarmee de verkeersaantallen uit het verkeersmodel nogmaals te bevestigen.
13. Op welke wijze de Mutshoek wordt ingericht is op dit moment nog onduidelijk. De aanpassing van de Mutshoek is ook niet primair ingegeven door de aanleg van de randweg. Ook in de huidige situatie is een reconstructie gewenst als gevolg van de redelijk intensieve bedrijvigheid ter plaatse. Er wordt nog gekeken op welke wijze belanghebbenden hierbij betrokken worden. Gelet op de doorlooptijd van de planvorming voor de Mutshoek, en eventueel te doorlopen procedures, is dit losgekoppeld van het project Randweg. De gemeente pakt dit op.
14. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid ("naar nul doden in Noord-Brabant") is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Eén van de onderwerpen die daarbij aandacht krijgen is het saneren van zogenaamde "koude oversteken". Dat is een situatie waarbij verkeer een 80 km weg gelijkvloers kan kruisen maar zonder de 80 km op of af te rijden. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het beleid.
15. De verbindingsweg Mutshoek-Leurke wordt een routing voor agrarisch verkeer, er worden geen extra voorzieningen voor fietsers gerealiseerd. Fietsers maken gebruik van de bestaande route Mutshoek/Beemd. In de planregels hoeft hierover niets te worden opgenomen, de Verbeelding voorziet in de planologische verankering van de verbindingsweg.
16. In het voortraject is meerdere malen over een fietstunnel gesproken, maar gelet geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is niet gekozen voor de aanleg van een fietstunnel. De verkeersveiligheid is geborgd door te zorgen voor goede oversteekvoorzieningen bij de rotondes.
17. Het ontwerp van de rotonde voldoet aan de richtlijnen voor wat betreft verkeersveiligheid en doorstroming. Dit geldt zowel voor de aansluitingen van de hoofdrijbaan als de aansluitingen van de fietspaden. In het ontwerp is er zelfs voor gekozen om de oversteekplekken voor fietsers zo veilig en breed mogelijk vorm te geven.

---

**Zienswijze** : 11  
**Boekingsnummer** : AI/076899  
**Indiener** : Goorts & Coppens namens J.M., A.M., en W.G.J. Verhoeven  
**Adres** : Leurke 6 Boekel  
**Dagtekening** : 28-12-2016  
**Ingekomen** : 30-12-2016  
**Wijze inbreng** : Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant stelt dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening). Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Op grond van het in Artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het

bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Er is in het onderliggende bestemmingsplan onvoldoende blijkt gegeven van een deugdelijke belangenafweging, de belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

2. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld omdat ten onrechte is gekozen voor deze variant. Subsidiair, mocht de gemeenteraad het bestemmingsplan ondanks de bezwaren toch menen te kunnen vaststellen, dan is reclamant van mening dat het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld moet worden met inachtneming van de zienswijzen.
3. Reclamant vraagt zich af of nut en noodzaak van de randweg voldoende is aangetoond. Het bevreemdt de reclamant dat de belangen van landbouwers (zoals hij) onvoldoende zijn onderkend en dat uitsluitend gekeken is naar de belangen van bewoners in de kom van Boekel. In dit kader vraagt reclamant zich af waarom niet meer belang is gehecht aan alternatieve tracés. Uit het plan volgt niet of bestaande wegen aangepast kunnen worden om soortgelijk resultaat te bereiken en dat het oplossen van bestaande knelpunten niet mogelijk is.
4. Reclamant stelt dat niet goed gemotiveerd is waarom een variant door het centrum afvalt. Het argument dat veel gronden onteigend moeten worden is niet onderbouwd. Ook in het buitengebied moeten gronden worden onteigend.
5. Reclamant vraagt zich af of de randweg daadwerkelijk gebruikt gaat worden en verkeer niet alsnog het oude tracé door de kern volgt. De route van de randweg is immers veel langer en het kost meer tijd om de randweg te nemen in plaats van de huidige route. Nu dit niet onderzocht is, acht reclamant nut en noodzaak niet aangetoond.
6. Door het voorkeurstracé wordt de leefkwaliteit in de kern verbeterd maar zorgt de grote hoeveelheid verkeer ervoor dat de leef- en werkkwaliteit in het buitengebied te maken krijgt met een forse verslechtering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder. Er is ten onrechte gekozen voor het huidige tracé dat de bedrijfsactiviteiten van reclamant belemmert. Reclamant stelt dat te weinig aandacht is besteed aan de belangen van agrariërs.
7. Reclamant geeft aan dat hij als het ware wordt ingesloten door de randweg en deze niet makkelijk kan oversteken. Reclamant heeft met name bezwaar tegen de gewijzigde verkeerssituatie op het Leurke en dat hij fors om moet rijden om bij zijn percelen te komen. Door de afsluiting van het Leurke loopt de alternatieve route via de Mutshoek. Deze route is verkeersonveilig omdat er veel landbouw- en vrachtverkeer alsmede fietsers gebruik maken van de Mutshoek naar de kern van Boekel.
8. Reclamant verzoekt om aan te geven waarom bij het Leurke geen rechte oversteek is opgenomen, terwijl hier wel voor gekozen is op andere locaties. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand is gekomen omdat de mogelijkheid van een rechte oversteek met fietstunnel niet is onderzocht.
9. Reclamant is van mening dat de voorgenomen maatregelen leiden tot een verkeersonveilige situaties. Sluipverkeer, landbouwverkeer, gemotoriseerd verkeer en fietsers moeten met elkaar mengen op het omliggende wegennet, dat daar niet voor in is gericht. Het omliggende wegennet dient daarom hierop te worden aangepast.
10. Uit de tabel met effectscores per thema blijkt dat het alternatieve tracé 2A over het algemeen een betere effectscore laat zien dan voorkeursalternatief 2B. Reclamant vraagt zich af waarom er niet gekozen is voor alternatief 2A? Reclamant stelt dat is gekozen voor de goedkoopste optie, maar niet de beste c.q. meest aangewezen optie. Reclamant geeft daarom aan dat, indien nut en noodzaak afdoende zijn aangetoond, de raad voor alternatief 2A dient te kiezen. Derhalve kan het bestemmingsplan niet

worden vastgesteld en dient het college opdracht te krijgen om te beoordelen of een nieuw plan in procedure gebracht moet worden of dat wordt afgezien van de Randweg. Mocht toch worden overgegaan tot vaststelling dan dient het gewijzigd te worden vastgesteld met in achtname van de zienswijze van reclamant.

11. Reclamant stelt dat het plan in strijd is met de Verordening Ruimte 2014 omdat niet voldaan wordt aan de voorwaarden zoals genoemd in artikel 6.17 van de Verordening.
12. Reclamant stelt dat door de randweg dierziektes worden overgebracht (transporten) aan koeien grazend in de wei. Reclamant stelt dat hierdoor zijn bedrijfsvoering in het geding komt en kan zich hiermee niet verenigen.
13. Bij doorsnijding van percelen met drainage of beregeningsputten bestaat de mogelijkheid dat de huidige bruikbaarheid niet gegarandeerd is. In het ontwerpplan staat er geen oplossing, stelt reclamant.
14. Reclamant stelt tevens dat rekening dient te worden gehouden met wijzigingen in het klimaat en dat hier geen aandacht is besteed in het bestemmingsplan voor de Randweg.
15. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen en is voorbereid. Zo zijn er wel waterbassins opgenomen, maar het is niet helder hoe water hier komt.
16. Reclamant verzoekt om concreet aan te geven hoe de aanpassing van de aanwezige sloten wordt ingericht en hoe gewaarborgd blijft dat het water afgevoerd kan worden door de sloten.
17. Reclamant verzoekt om het tracé Leurke – Mutshoek dusdanig in te richten dat de veiligheid van fietsers gewaarborgd is. Reclamant verzoekt aan te geven welke maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen en op welke manier deze worden vastgelegd in de planregels.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. De stelling van reclamant dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging is niet onderbouwd en niet terecht. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming 'Agrarisch' in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming. De stelling dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening delen wij niet. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen.
2. Reclamant stelt zonder nadere onderbouwing dat ten onrechte is gekozen voor de variant van de randweg die in het ontwerpbestemmingsplan is uitgewerkt. In het Addendum MER én in de toelichting bij het bestemmingsplan is uitgebreid beschreven welk planproces is doorlopen, inclusief de mogelijkheid tot inspraak op de keuze voor een variant. Op basis van gedegen onderzoek, zo blijkt uit het advies van de Commissie m.e.r., heeft de gemeenteraad in 2011 een Voorlopig Ontwerp vastgesteld (en daarmee de keuze voor een voorkeursvariant die de eerdere varianten 2A en 2B combineert). In het planproces voor het bestemmingsplan 'Randweg Boekel' is door onderzoek aangetoond dat de onderzoeken waarop de keuze van de raad is

gebaseerd nog altijd stand houden. Vervolgens is het ontwerp uitgewerkt. Alle, grotendeels kleinschalige, wijzigingen in het ontwerp zijn opgenomen in het Addendum MER. Vervolgens zijn ook deze wijzigingen aan nader onderzoek onderworpen. Tegelijkertijd is een planproces opgestart, waarbij van meet af aan door een omgevingsmanager in het gebied wensen van belanghebbenden zijn opgehaald. Een aantal van deze wensen hebben geleid tot detailoplossingen in het ontwerp. Hetzelfde geldt voor een aantal zienswijzen en/of inspraakreacties.

3. In paragraaf 2.1 is in algemene zin uitgebreid ingegaan op het nut van en de noodzaak voor de aanleg van de randweg. In de studies naar oplossingen uit het verleden zijn wel degelijk alternatieve oplossingsrichtingen onderzocht. Ook is de N605 in regionaal perspectief onderzocht in een separate studie (Regionale visie N605, een verkeerskundige blik op de lange termijn, Goudappel Coffeng, november 2014).
4. In de studies 'Verkeerssituatie kern Boekel, effect van 'kleine maatregelen' (Kragten, mei 2014)' is de haalbaarheid van maatregelen in de kern uitgebreid onderzocht en zijn de effecten inzichtelijk gemaakt. Daaruit is gebleken dat met deze maatregelen niet wordt voldaan aan de doelstellingen om de hoeveelheid verkeer te verminderen, en daarmee leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern te waarborgen, zelfs niet met de aankoop van gronden. Met de aanleg van de randweg wordt wel aan deze doelstelling voldaan.
5. De randweg gaat wel degelijk worden gebruikt door verkeer. Dit blijkt uit het meest recente verkeersmodel. De verkeersintensiteiten die op basis van dit model zijn gegenereerd zijn opgenomen in tabel 4 van het Addendum MER. Bij de verkeersmodellering wordt rekening gehouden met reistijden en afstanden.
6. Reclamant stelt in algemene zin dat het woon- en leefklimaat in het buitengebied ernstig verslechtert door de aanleg van de randweg. Ten opzichte van de huidige situatie is in het buitengebied inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar. Bovendien wordt door de aanleg van de randweg in het studiegebied als totaal een verbetering van het woon- en leefklimaat bereikt. Ook dit blijkt uit het MER en het Addendum MER, bijvoorbeeld uit de tabel met het aantal geluidgehinderden in paragraaf 4.4.1. Los daarvan lost de aanleg van de randweg een leefbaarheidsprobleem in de kern Boekel op. Hier verbetert het woon- en leefklimaat aanzienlijk door afname van milieuhinder en een toename van de verkeersveiligheid. In paragraaf 2.4 wordt uitgebreid ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken en de toets aan de wettelijke grenswaarden

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt (een geluidsreducerende deklaag) toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

7. Als in het kader van de belangenafweging de belangen aantoonbaar geschaad worden (planschade als gevolg van omrijden), dan zal indiener hiervoor schadeloos worden gesteld. Met reclamant zijn wij momenteel in overleg over kavelruil, juist ook om omrijafstanden te voorkomen/beperken. Voor wat betreft de situatie Mutshoek-Leurke is de verbindingsweg voorzien om de omrijafstanden zo veel mogelijk te beperken. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt weliswaar een toename van verkeer op Mutshoek, maar deze is absoluut gezien beperkt. Desalniettemin is de gemeente Boekel voornemens de Mutshoek (gedeeltelijk) te gaan opwaarderen in de toekomst. Dit wordt echter separaat van het project randweg opgepakt en is niet noodzakelijk vanuit deze ontwikkeling. Hoe dit wordt vormgegeven is op dit moment nog onduidelijk.



8. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid (“naar nul doden in Noord-Brabant”) is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Eén van de onderwerpen die daarbij aandacht krijgen is het saneren van zogenaamde “koude oversteken”. Dat is een situatie waarbij verkeer een 80 km weg gelijkvloers kan kruisen maar zonder de 80 km op of af te rijden. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het beleid.
9. In enkele zienswijzen wordt gesteld dat de aanleg van een randweg de verkeersveiligheid (in het buitengebied) niet ten goede komt. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER:
- Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.
  - Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.
  - Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel.

Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. Oversteekbewegingen van fietsers worden bij de rotondes geconcentreerd. Daar ligt de snelheid van het verkeer laag en kunnen door een goede inrichting veilige oversteken worden gerealiseerd. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.

In de huidige situatie worden de wegen in het buitengebied reeds gebruikt door agrarisch verkeer, omdat aan al deze wegen reeds percelen liggen die bewerkt worden door agrarisch verkeer. Het aanleggen van de randweg heeft daarop geen invloed. Het verbreden en aanpassen van alle omliggende wegen is zodoende niet aan de orde.

10. Voor inhoudelijk in wordt gegaan op de opmerking van reclamant moet worden vermeld dat het voorkeursalternatief uitdrukkelijk niet gelijk is aan alternatief 2B, zoals reclamant stelt. Zoals vermeld in het Addendum MER is het Voorkeursalternatief een optimalisatie van de in het MER uit 2009 onderzochte alternatieven 2A en 2B. Er is een combinatie gemaakt tussen alternatief 2A en 2B en hierover heeft in februari 2010 besluitvorming door de gemeenteraad plaatsgevonden. In 2016 is het Addendum MER opgesteld. Het doel hiervan is om in combinatie met het MER en de reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken een volledig en up-to-date beeld van de milieugevolgen te geven, dat dient ter ondersteuning bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel. Met het Addendum MER is onderzocht in hoeverre de wijzigingen in het ontwerp en het vaststellen van een nieuw referentiejaar gevolgen hebben voor de effectbeoordeling in het MER uit 2009. De conclusie in het Addendum MER is dat de nieuw uitgevoerde berekeningen geen significante wijzigingen in effecten laten zien en dat de keuzes van de gemeenteraad naar aanleiding van het MER uit 2009 zijn gemaakt op basis van volledige en up-to date informatie.

In het MER en in het Addendum MER is inzichtelijk gemaakt welke effecten er optreden en hoe deze ten opzichte van de referentiesituatie dienen te worden beoordeeld. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad een keuze gemaakt voor een Voorkeursalternatief. In het MER uit 2009 is een kostenraming opgenomen. Hieruit blijkt dat alternatief 2A en 2B nagenoeg hetzelfde kosten (een verschil van € 100.000,- op een bedrag van circa € 15 miljoen). Daarbij dient te worden opgemerkt dat zowel alternatief 2A, als 2B als een combinatie daarvan voldoen aan de criteria voor verkeerseductie die vooraf zijn gesteld. Gezien het geringe verschil in kosten, dat in

het MER uit 2009 is gepresenteerd, ligt het niet voor de hand dat de keuze hier zwaar door is beïnvloed.

11. In paragrafen 3.7 en 4.2.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt ingegaan op de eisen die artikel 6.17 van de Verordening ruimte stelt aan de aanleg van nieuwe wegen. Dit is nog eens uitgewerkt in het rapport 'Randweg Boekel-Kwaliteitsverbetering van het landschap'. Op pagina 12 van dit rapport staat letterlijk het volgende: "In dit rapport wordt ingegaan op lid f en lid g van artikel 6.17. Vanwege de ligging in de Groenblauwe mantel worden maatregelen benoemd die negatieve effecten op de kenmerkende waarden van de Groenblauwe mantel compenseren en mitigeren. De kenmerkende waarden van het gebied betreffen in dit geval met name de groenstructuren langs wegen en de verschillende soorten flora en fauna die in het gebied aanwezig zijn. Op basis van ecologisch onderzoek in het gebied is een compensatie/mitigatieplan gemaakt. De hierin voorgestelde maatregelen worden geïntegreerd in het landschappelijk inpassingsplan". De stelling van reclamant dat niet wordt voldaan aan artikel 6.17 van de Verordening ruimte is niet gefundeerd en herkennen wij niet.
12. Niet eerder is uit onderzoeken gebleken dat de aanleg van een weg leidt tot een toename van dierziekten in een gebied. Aan de hand hiervan wordt er vanuit gegaan dat de aanleg van de randweg ook niet leidt tot de insleep van dierziekten.
13. Meerdere zienswijzen gaan in op waardevermindering van (agrarische) eigendommen en/of planschade. Voorop gesteld, de aanleg van een nieuwe provinciale weg gaat altijd ten koste van grond en zal op plekken vlak naast die weg leiden tot waardevermindering.

In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces volop en hebben we reden om hier positief over te zijn. In Boekel en omgeving is een veelvoud van de behoefte aan gronden aangekocht. Daarmee zijn we in positie om tot een geslaagde kavelruil te komen.

Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd.

Ook de compensatie van schade aan drainage of het komen vervallen van beregeningsputten wordt hierin meegenomen. Dit proces zal na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop gaan krijgen.

14. In overleg met het Waterschap is gekomen tot de oplossingen zoals deze nu zijn voorgesteld. De oplossingen voldoen aan de eisen van het Waterschap, zoals die op basis van de huidige inzichten van kracht zijn, ook rekening houdend met klimaatveranderingen.
15. Ons is niet helder op welke waterbassins reclamant doelt. In de watertoets die ter onderbouwing van het bestemmingsplan is opgenomen, is berekend welke

hoeveelheid hemelwater geborgen moet kunnen worden. Met het Waterschap Aa en Maas is afgestemd dat hierbij met 60 mm neerslag over het gehele verharde oppervlak moet worden gerekend. Hierbij is rekening gehouden met een toekomstige bui, die door de klimaatverandering heviger zal zijn dan nu het geval is. Dit water stroomt oppervlakkig af naar zaksloten aan weerszijden van de weg. Bij overbelasting van het systeem kan het overtollig water in de 6 meter brede berm naast de randweg komen te staan. Dit betekent dat het infiltratieoppervlak van de voorziening in die gevallen significant wordt uitgebreid, en daarmee de infiltratiecapaciteit van het systeem enorm wordt verhoogd. Er zijn geen waterbassins nodig om op een gedegen wijze met de infiltratie van hemelwater om te gaan.

16. Daar waar de bestaande sloten worden doorsneden, worden duikers aangelegd onder de randweg om de verbinding te herstellen. Daarnaast worden bermsloten langs de randweg aangelegd om het hemelwater op te vangen dat op de randweg valt.
17. De verbindingsweg Mutshoek-Leurke wordt een routing voor agrarisch verkeer, er worden geen extra voorzieningen voor fietsers gerealiseerd. Fietsers maken gebruik van de bestaande route Mutshoek/Beemd. In de planregels hoeft hierover niets te worden opgenomen, de Verbeelding voorziet in de planologische verankering van de verbindingsweg.

---

<b>Zienswijze</b>	: 12
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076900
<b>Indiener</b>	: Goorts & Coppens namens Penninx VOF
<b>Adres</b>	: Lage Raam 4 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 28-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 30-12-2016
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

#### **Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant stelt dat hij een behoorlijke grote huiskavel heeft en dat hij door de komst van de Randweg gedwongen is fors om te rijden. De gemeente heeft in het voortraject, gezien de rechtstreekse gevolgen voor reclamant, aangegeven dat hij tijdig op de hoogte zou worden gesteld van de ontwikkelingen. Tot op heden heeft er slechts één gesprek met reclamant plaatsgevonden, wat reclamant ver onder de maat acht.
2. Reclamant stelt dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Conform het in Artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Reclamant stelt dat in het onderliggende bestemmingsplan onvoldoende blijkt is gegeven van een deugdelijke belangenafweging, de belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Belangen van reclamant zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.
3. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld omdat ten onrechte is gekozen voor deze variant. Subsidiair, mocht de gemeenteraad het bestemmingsplan ondanks de bezwaren toch menen te kunnen vaststellen, dan is reclamant van mening dat het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld moet worden met inachtneming van de zienswijzen.
4. Reclamant vraagt zich af of nut en noodzaak van de randweg voldoende is aangetoond. Het bevreemdt de reclamant dat de belangen van landbouwers (zoals hij) onvoldoende zijn onderkend en dat uitsluitend gekeken is naar de belangen van bewoners in de kom van Boekel. In dit kader vraagt reclamant zich af waarom niet meer belang is gehecht aan alternatieve tracés. Uit het plan volgt niet of bestaande

wegen aangepast kunnen worden om soortgelijk resultaat te bereiken en dat het oplossen van bestaande knelpunten niet mogelijk is.

5. Reclamant stelt dat niet goed gemotiveerd is waarom een variant door het centrum afvalt. Het argument dat veel gronden onteigend moeten worden is niet onderbouwd. Ook in het buitengebied moeten gronden worden onteigend.
6. Reclamant vraagt zich af of de randweg daadwerkelijk gebruikt gaat worden en verkeer niet alsnog het oude tracé door de kern volgt. De route van de randweg is immers veel langer en het kost meer tijd om de randweg te nemen in plaats van de huidige route. Nu dit niet onderzocht is, acht reclamant nut en noodzaak niet aangetoond.
7. Door het voorkeurstracé wordt de leefkwaliteit in de kern verbeterd maar zorgt de grote hoeveelheid verkeer ervoor dat de leef- en werkkwaliteit in het buitengebied te maken krijgt met een forse verslechtering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder. Er is ten onrechte gekozen voor het huidige tracé dat de bedrijfsactiviteiten van reclamant belemmert. Reclamant stelt dat te weinig aandacht is besteed aan de belangen van agrariërs.
8. Reclamant is van mening dat de voorgenomen maatregelen leiden tot een verkeersonveilige situaties. Sluipverkeer, landbouwverkeer, gemotoriseerd verkeer en fietsers moeten met elkaar mengen op het omliggende wegennet, dat daar niet voor in is gericht. Het omliggende wegennet dient daarom hierop te worden aangepast.
9. Uit de tabel met effectscores per thema blijkt dat het alternatieve tracé 2A over het algemeen een betere effectscore laat zien dan voorkeursalternatief 2B. Reclamant vraagt zich af waarom er niet gekozen is voor alternatief 2A? Reclamant stelt dat is gekozen voor de goedkoopste optie, maar niet de beste c.q. meest aangewezen optie. Reclamant geeft daarom aan dat, indien nut en noodzaak afdoende zijn aangetoond, de raad voor alternatief 2A dient te kiezen. Derhalve kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld en dient het college opdracht te krijgen om te beoordelen of een nieuw plan in procedure gebracht moet worden of dat wordt afgezien van de Randweg. Mocht toch worden overgegaan tot vaststelling dan dient het gewijzigd te worden vastgesteld met in achtname van de zienswijze van reclamant.
10. Reclamant stelt dat het plan in strijd is met de Verordening Ruimte 2014 omdat niet voldaan wordt aan de voorwaarden zoals genoemd in artikel 6.17 van de Verordening.
11. Reclamant stelt dat door de randweg dierziektes worden overgebracht (transporten) aan koeien grazend in de wei. Reclamant stelt dat hierdoor zijn bedrijfsvoering in het geding komt en kan zich hiermee niet verenigen.
12. Bij doorsnijding van percelen met drainage of beregeningsputten bestaat de mogelijkheid dat de huidige bruikbaarheid niet gegarandeerd is. In het ontwerpplan staat er geen oplossing, stelt reclamant.
13. Reclamant stelt tevens dat rekening dient te worden gehouden met wijzigingen in het klimaat en dat hier geen aandacht is besteed in het bestemmingsplan voor de Randweg.
14. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen en is voorbereid. Zo zijn er wel waterbassins opgenomen, maar het is niet helder hoe water hier komt.
15. Reclamant verzoekt om concreet aan te geven hoe de aanpassing van de aanwezige sloten wordt ingericht en hoe gewaarborgd blijft dat het water afgevoerd kan worden door de sloten.
16. Reclamant stelt dat zijn bedrijf in de toekomst wordt omringd door watergangen en waterbergingen. Het waterbergingsgebied is ten opzichte van het

voortwerpbestemmingsplan vergroot. Hierover heeft ook overleg plaatsgevonden met gemeente en waterschap. Reclamant kan niet akkoord gaan met de opmerking dat gevolgen later aan bod komen en is van mening dat deze aspecten voorafgaand aan de vaststelling van het plan beoordeeld dienen te worden. Reclamant vreest voor vernatting van zijn perceel omdat hij nu onvoldoende zicht heeft op de effecten van de verschillende maatregelen.

17. Reclamant vreest nu de waterberging in de toekomst vergroot kan worden voor overlast door ongedierte. Sinds de aanleg van de waterberging ten noordoosten van het bedrijf heeft hij hier namelijk ook last van. Reclamant vraagt zich af hoe de gemeente denkt om te gaan met de aanzienlijke toename van het aantal muggen.
18. Reclamant verzoekt om bij het bestemmingsplan een deugdelijke afweging te maken omtrent de noodzaak van het vergroten van de waterberging. Dit is tot op heden nog niet gebeurd. Daarom stelt reclamant dat het besluit in zoverre onzorgvuldig is voorbereid.
19. Reclamant geeft aan dat geen rekening is gehouden met zijn belangen. Zijn bedrijfsvoering is gericht op weidegang. Reclamant kan zich niet verenigen met de mededeling dat deze aspecten terugkomen in onderhandelingen met partijen. Juist het belang van de landbouw dient meegenomen te worden in de besluitvorming. Door dergelijke aspecten vooruit te schuiven zal de gekozen variant alleen maar duurder uitvallen, terwijl hier juist voor gekozen is vanuit financiële overweging (aldus reclamant). Het tracé kan niet in deze vorm worden vastgesteld en verzoekt het huidige tracé te wijzigen zodat zijn bedrijfsvoering niet wordt geschaad.
20. Reclamant vraagt hoe het stelsel van de fosfaatrechten wordt opgenomen in het plan en wenst hier een toelichting op.
21. Reclamant wijst erop dat bij de besluitvorming rekening dient te worden gehouden met het feit dat de PAS op dat moment is vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. Wij herkennen ons niet in het beeld dat reclamant schetst over onvoldoende communicatie. Er zijn meerdere gesprekken gevoerd en is pro-actief met reclamant gecommuniceerd over wijzigingen in het plan (veelal ontwerptechnische zaken) die van direct belang zijn voor reclamant.
2. De stelling van reclamant dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging is niet onderbouwd en niet terecht. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming 'Agrarisch' in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming. De stelling dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening delen wij niet. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen.
3. Reclamant stelt zonder nadere onderbouwing dat ten onrechte is gekozen voor de variant van de randweg die in het ontwerpbestemmingsplan is uitgewerkt. In het Addendum MER én in de toelichting bij het bestemmingsplan is uitgebreid beschreven welk planproces is doorlopen, inclusief de mogelijkheid tot inspraak op de keuze voor een variant. Op basis van gedegen onderzoek, zo blijkt uit het advies van de

Commissie m.e.r., heeft de gemeenteraad in 2011 een Voorlopig Ontwerp vastgesteld (en daarmee de keuze voor een voorkeursvariant die de eerdere varianten 2A en 2B combineert). In het planproces voor het bestemmingsplan 'Randweg Boekel' is door onderzoek aangetoond dat de onderzoeken waarop de keuze van de raad is gebaseerd nog altijd stand houden. Vervolgens is het ontwerp uitgewerkt. Alle, grotendeels kleinschalige, wijzigingen in het ontwerp zijn opgenomen in het Addendum MER. Vervolgens zijn ook deze wijzigingen aan nader onderzoek onderworpen. Tegelijkertijd is een planproces opgestart, waarbij van meet af aan door een omgevingsmanager in het gebied wensen van belanghebbenden zijn opgehaald. Een aantal van deze wensen hebben geleid tot detailoplossingen in het ontwerp. Hetzelfde geldt voor een aantal zienswijzen en/of inspraakreacties.

4. In paragraaf 2.1 is in algemene zin uitgebreid ingegaan op het nut van en de noodzaak voor de aanleg van de randweg. In de studies naar oplossingen uit het verleden zijn wel degelijk alternatieve oplossingsrichtingen onderzocht. Ook is de N605 in regionaal perspectief onderzocht in een separate studie (Regionale visie N605, een verkeerskundige blik op de lange termijn. Goudappel Coffeng, november 2014)
5. In de studies 'Verkeerssituatie kern Boekel, effect van 'kleine maatregelen' (Kragten, mei 2014)' is de haalbaarheid van maatregelen in de kern uitgebreid onderzocht en zijn de effecten inzichtelijk gemaakt. Daaruit is gebleken dat met deze maatregelen niet wordt voldaan aan de doelstellingen om de hoeveelheid verkeer te verminderen, en daarmee leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern te waarborgen, zelfs niet met de aankoop van gronden. Met de aanleg van de randweg wordt wel aan deze doelstelling voldaan.
6. De randweg gaat wel degelijk worden gebruikt door verkeer. Dit blijkt uit het meest recente verkeersmodel. De verkeersintensiteiten die op basis van dit model zijn gegenereerd zijn opgenomen in tabel 4 van het Addendum MER. Bij de verkeersmodellering wordt rekening gehouden met reistijden en afstanden.
7. Reclamant stelt in algemene zin dat het woon- en leefklimaat in het buitengebied ernstig verslechtert door de aanleg van de randweg. Ten opzichte van de huidige situatie is in het buitengebied inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar. Bovendien wordt door de aanleg van de randweg in het studiegebied als totaal een verbetering van het woon- en leefklimaat bereikt. Ook dit blijkt uit het MER en het Addendum MER, bijvoorbeeld uit de tabel met het aantal geluidgehinderden in paragraaf 4.4.1. Los daarvan lost de aanleg van de randweg een leefbaarheidsprobleem in de kern Boekel op. Hier verbetert het woon- en leefklimaat aanzienlijk door afname van milieuhinder en een toename van de verkeersveiligheid. In paragraaf 2.4 wordt uitgebreid ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken en de toets aan de wettelijke grenswaarden

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt (een geluidsreducerende deklaag) toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

De gemeente Boekel realiseert zich terdege dat de landbouw een belangrijke werkgever is en hecht waarde aan de belangen van agrariërs. Om die reden is een tweetal studies naar landbouwverkeer uitgevoerd, zowel als losse aanvulling op het MER (Notitie routes en rijtijden landbouwverkeer, Megaborn, 2009) als in het Addendum MER (paragraaf 4.2.3). Niet voor niets is ervoor gekozen om landbouwverkeer toch toe te staan op de randweg. Bij het ontwerp van de randweg is zoveel mogelijk rekening gehouden met huiskavels van agrariërs. Hier is in paragraaf 5.9 van de toelichting op ingegaan. Op basis van deze informatie kan de

gemeenteraad de belangen van de agrarische sector voldoende afwegen bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Randweg Boekel'.

8. In enkele zienswijzen wordt gesteld dat de aanleg van een randweg de verkeersveiligheid (in het buitengebied) niet ten goede komt. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER:
- Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.
  - Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.
  - Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel.

Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. Oversteekbewegingen van fietsers worden bij de rotondes geconcentreerd. Daar ligt de snelheid van het verkeer laag en kunnen door een goede inrichting veilige oversteken worden gerealiseerd. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.

In de huidige situatie worden de wegen in het buitengebied reeds gebruikt door agrarisch verkeer, omdat aan al deze wegen reeds percelen liggen die bewerkt worden door agrarisch verkeer. Het aanleggen van de randweg heeft daarop geen invloed. Het verbreden en aanpassen van alle omliggende wegen is zodoende niet aan de orde.

9. Voor inhoudelijk in wordt gegaan op de opmerking van reclamant moet worden vermeld dat het voorkeursalternatief uitdrukkelijk niet gelijk is aan alternatief 2B, zoals reclamant stelt. Zoals vermeld in het Addendum MER is het Voorkeursalternatief een optimalisatie van de in het MER uit 2009 onderzochte alternatieven 2A en 2B. Er is een combinatie gemaakt tussen alternatief 2A en 2B en hierover heeft in februari 2010 besluitvorming door de gemeenteraad plaatsgevonden. In 2016 is het Addendum MER opgesteld. Het doel hiervan is om in combinatie met het MER en de reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken een volledig en up-to-date beeld van de milieugevolgen te geven, dat dient ter ondersteuning bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel. Met het Addendum MER is onderzocht in hoeverre de wijzigingen in het ontwerp en het vaststellen van een nieuw referentiejaar gevolgen hebben voor de effectbeoordeling in het MER uit 2009. De conclusie in het Addendum MER is dat de nieuw uitgevoerde berekeningen geen significante wijzigingen in effecten laten zien en dat de keuzes van de gemeenteraad naar aanleiding van het MER uit 2009 zijn gemaakt op basis van volledige en up-to date informatie.

In het MER en in het Addendum MER is inzichtelijk gemaakt welke effecten er optreden en hoe deze ten opzichte van de referentiesituatie dienen te worden beoordeeld. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad een keuze gemaakt voor een Voorkeursalternatief. In het MER uit 2009 is een kostenraming opgenomen. Hieruit blijkt dat alternatief 2A en 2B nagenoeg hetzelfde kosten (een verschil van € 100.000,- op een bedrag van circa € 15 miljoen). Daarbij dient te worden opgemerkt dat zowel alternatief 2A, als 2B als een combinatie daarvan voldoen aan de criteria voor verkeerseductie die vooraf zijn gesteld. Gezien het geringe verschil in kosten, dat in het MER uit 2009 is gepresenteerd, ligt het niet voor de hand dat de keuze hier zwaar door is beïnvloed.

De keuze voor het huidige tracé is op basis van het MER uit 2009 reeds gemaakt en door de gemeenteraad geaccordeerd. De resultaten uit het Addendum MER, alsmede de ontwerptimalisaties zijn een nadere uitwerking en optimalisatie van dit besluit

10. In paragrafen 3.7 en 4.2.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt ingegaan op de eisen die artikel 6.17 van de Verordening ruimte stelt aan de aanleg van nieuwe wegen. Dit is nog eens uitgewerkt in het rapport 'Randweg Boekel - Kwaliteitsverbetering van het landschap'. Op pagina 12 van dit rapport staat letterlijk het volgende: "In dit rapport wordt ingegaan op lid f en lid g van artikel 6.17.

Vanwege de ligging in de Groenblauwe mantel worden maatregelen benoemd die negatieve effecten op de kenmerkende waarden van de Groenblauwe mantel compenseren en mitigeren. De kenmerkende waarden van het gebied betreffen in dit geval met name de groenstructuren langs wegen en de verschillende soorten flora en fauna die in het gebied aanwezig zijn. Op basis van ecologisch onderzoek in het gebied is een compensatie/mitigatieplan gemaakt. De hierin voorgestelde maatregelen worden geïntegreerd in het landschappelijk inpassingsplan". De stelling van reclamant dat niet wordt voldaan aan artikel 6.17 van de Verordening ruimte is niet gefundeerd en herkennen wij niet.

11. Niet eerder is uit onderzoeken gebleken dat de aanleg van een weg leidt tot een toename van dierziekten in een gebied. Aan de hand hiervan wordt er vanuit gegaan dat de aanleg van de randweg ook niet leidt tot de insleep van dierziekten.
12. Het herstellen van bijvoorbeeld drainage valt onder de Realisatiefase en zal zodoende door gemeente en provincie worden meegenomen in de uitvoering / aanlegfase.
13. In overleg met het waterschap is gekomen tot de oplossingen zoals deze nu zijn voorgesteld. De oplossingen voldoen aan de eisen van het Waterschap, zoals die op basis van de huidige inzichten van kracht zijn, ook rekening houdend met klimaatveranderingen.
14. Ons is niet helder op welke waterbassins reclamant doelt. In de watertoets die ter onderbouwing van het bestemmingsplan is opgenomen, is berekend welke hoeveelheid hemelwater geborgen moet kunnen worden. Met het Waterschap Aa en Maas is afgestemd dat hierbij met 60 mm neerslag over het gehele verharde oppervlak moet worden gerekend. Hierbij is rekening gehouden met een toekomstige bui, die door de klimaatverandering heviger zal zijn dan nu het geval is. Dit water stroomt oppervlakkig af naar zaksloten aan weerszijden van de weg. Bij overbelasting van het systeem kan het overtollig water in de 6 meter brede berm naast de randweg komen te staan. Dit betekent dat het infiltratieoppervlak van de voorziening in die gevallen significant wordt uitgebreid, en daarmee de infiltratiecapaciteit van het systeem enorm wordt verhoogd. Er zijn geen waterbassins nodig om op een gedegen wijze met de infiltratie van hemelwater om te gaan.
15. Daar waar de bestaande sloten worden doorsneden, worden duikers aangelegd onder de randweg om de verbinding te herstellen. Daarnaast worden bermsloten langs de randweg aangelegd om het hemelwater op te vangen dat op de randweg valt. Verder heeft reclamant met het Waterschap enkele afspraken gemaakt over aanpassingen rondom het perceel, die overigens niet direct verband houden met de aanleg van de randweg.
16. Ten opzichte van de huidige situatie, waarbij het bedrijf eveneens wordt omringd door waterberging, wijzigt er in beperkte mate iets. De watergang ten noorden van het perceel moet ten behoeve van de verbindingsweg worden verlegd en wordt met een iets flauwer talud vormgegeven. De retentievijver wordt weliswaar verplaatst, maar behoud dezelfde omvang. Het plan is voor wat betreft de wateraspecten akkoord bevonden voor het Waterschap.
17. Het functioneren van de huidige waterberging en watergangen wijzigt niet door het plan, er vindt alleen gedeeltelijke verschuiving plaats.
18. De retentievijver wordt niet vergroot. De watergang aan de noordzijde van het perceel wordt door middel van een iets minder steil talud vormgegeven, om daarmee invulling te geven aan de wensen die in de 'Visie dorpsmantel' zijn opgenomen. Ten opzichte van het Voorontwerpbestemmingsplan is dit talud echter reeds aangepast en minder flauw vormgegeven.
19. In paragraaf 5.9 van de toelichting is weliswaar niet ingegaan op individuele agrariërs, maar er is wel degelijk aangegeven dat de doorsnijding van huiskavels voor melkveehouderijen een aanzienlijke impact heeft, vanwege de weidegang. De gemeenteraad kan dit in haar besluitvorming meewegen.



In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces volop en hebben we reden om hier positief over te zijn. In Boekel en omgeving is een veelvoud van de behoefte aan gronden aangekocht. Daarmee zijn we in positie om tot een geslaagde kavelruil te komen.

Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Ook de compensatie van het beperken van de weidegang wordt hierin meegenomen. Dit proces zal na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop gaan krijgen.

In de gemaakte kostenramingen is volgens de SSK-systematiek rekening gehouden met aankoop van gronden, waarbij een bandbreedte is gehanteerd. Onderhandelingen met individuele bedrijven kunnen natuurlijk niet tot op de euro worden voorspeld, maar de ramingen geven voldoende inzicht in de plankosten om niet voor verrassingen te komen te staan na vaststelling van het bestemmingsplan.

20. In het geval er een nadelig gevolg is voor het stelsel van fosfaatrechten i.r.t. de grondverwerving, dan maakt dit onderdeel uit van de beoordeling van de schadeloosstelling.
21. In het kader van de planvorming is rekening gehouden met geldende wet- en regelgeving. Zoveel mogelijk is hierbij rekening gehouden met nieuwe wet- en regelgeving. Ook is onderzocht wat de consequenties zijn op stikstofdepositie, uitgaande van de berekeningsmethodiek zoals voorgeschreven in het kader van de PAS. Uit deze berekening blijken geen belemmeringen.

---

<b>Zienswijze</b>	: 13
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076904
<b>Indiener</b>	: Fietsersbond Noord-Brabant
<b>Adres</b>	: Ophoviuslaan 66 's-Hertogenbosch
<b>Dagtekening</b>	: 29-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 02-01-2017
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant stelt dat doordat ook aan de westzijde fietspaden liggen naar Volkel en Gemert er hoe dan ook gekruist moet worden op de rotondes. Bij de aanleg van deze grootschalige infrastructuur zijn de voorgestelde oversteekbewegingen op deze wijze qua veiligheid op de langere termijn niet verantwoord. Met name in de ochtendspits als ook scholieren onderweg zijn. Veilig ontvlechten is daarom het dringend advies, in het belang van auto- en fietsverkeer. Reclamant doet ook de ontwerpsuggestie voor een fietstunnel die een tweekrichtingsfietspad naar Volkel en Gemert verbindt met beide eenzijdige fietsstroken binnen de bebouwde kom.

2. Reclamant verzoekt om ter hoogte van de kruising met de Erpseweg eveneens aan de noordzijde een fietstunnel onder de Randweg door aan te leggen en deze in het ontwerp mee te nemen.
3. Reclamant geeft aan dat rekening moet worden gehouden met het doortrekken van het fietspad of parallelweg ten westen van de randweg van Kiesbeemd naar de oversteek/fietstunnel bij de Erpseweg. Dit er ontsluiting van de bewoners aan de westelijke Zandhoek. Een oversteekmogelijkheid bij de Kiesbeemd is niet mogelijk binnen het concept van Duurzaam veilig. Voor het bestemmingsplan is het van belang rekening te houden bij de genoemde ruimtereservering. Reclamant acht deze zienswijze ook relevant voor de fietsknooppunt relatie 50 – 85 die ook gebruik kan maken van dit verlengde fietspad.

**Gemeentelijke reactie:**

1. In het ontwerp van de randweg is er rekening mee gehouden dat de randweg zo veilig mogelijk kan worden overgestoken. Bij de rotonde Gemertseweg kruist het fietspad de randweg op de twee minst drukke aansluitingen (Mutshoek en randweg). Bovendien wordt de oversteek van de randweg in twee fasen gerealiseerd, met een veilige en brede middenberm. Naar aanleiding van enkele zienswijzen is ook besloten om de oversteek bij de rotonde Volkelseweg aan te passen. In het oorspronkelijke ontwerp is uitgegaan van een oversteek aan de oost- en noordzijde (Molenstraat en Volkelseweg). Wij hebben het ontwerp aangepast waardoor de oversteek plaatsvindt over de minst drukke aansluitingen (randweg en verbindingsweg Neerbroek). Ook worden hier gefaseerde oversteekmogelijkheden gerealiseerd. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de vormgeving van rotondes (enkelstrooks) geven geen aanleiding om fietstunnels te realiseren. De passeersnelheid bij rotondes is laag, er zijn voldoende hiaten in de verkeersstromen en met de toepassing van de brede middengeleiders is een veilige, gefaseerde, oversteek gewaarborgd.
2. Zowel de hoeveelheid fietsverkeer als gemotoriseerd verkeer op deze rotonde geven geen aanleiding voor het realiseren van een fietstunnel, zeker omdat sprake is van een enkelstrooksrotonde.
3. De Erpseweg wordt in de toekomst 60km/h. Bovendien zal de gemeente de oversteek van de Erpseweg t.h.v. De Aa veiliger maken door het zicht te verbeteren en aanvullende bebording te plaatsen. Ook zal worden beoordeeld of extra verlichting wenselijk is. Het realiseren van een parallel fietspad aan de randweg is daarmee niet noodzakelijk. De knooppuntenroute kan gebruik maken van de bestaande routes via de Aa.

---

<b>Zienswijze</b>	: 14
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076929
<b>Indiener</b>	: ZLTO afdeling Boekel-Venhorst
<b>Adres</b>	:
<b>Dagtekening</b>	: 02-01-2017
<b>Ingekomen</b>	: 03-01-2017
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant geeft aan dat de beantwoording van de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan te wensen over laat en gaat er vanuit dat de reactie op de zienswijze onderbouwd wordt met serieuze argumenten.
2. Reclamant vraagt zich af waarom de gemeenteraad niet kiest voor een algemeen totale inpassing waarbij het totale traject lopend van Gemert tot en met de A50 bij Uden in kaart wordt gebracht. Zolang vanuit de aansluitende gemeentes nog

onduidelijkheid bestaat hoe daar de ontsluiting en planning van het traject gaat verlopen, lijkt het onverstandig om geen onomkeerbare en/of zware financiële beslissingen te nemen.

3. Reclamant vraagt om aan te geven welke positieve effecten worden gezien voor de agrarische ondernemers en dan met name met betrekking tot de bedrijfsvoering. Reclamant is van mening dat het gebied door de aanleg van de Randweg op slot gaat.
4. In de beantwoording van de inspraakreactie over bereikbaarheid is aangegeven dat gemeente zaken niet kan voorzien. Reclamant vraagt zich af in hoeverre waarde moet worden gehecht aan de voorspellingen vanuit de verkeerstellingen. Reclamant vraagt zich af wat er gebeurt als de weg een verkeersaantrekkelijk effect heeft. Het in de reactie genoemde alternatief van parallelwegen is voor reclamant onbespreekbaar. Dan gaat er nog meer landbouwgrond verloren. Reclamant vraagt zich af hoe reëel het alternatief is van parallelwegen en hoeveel woningen en landbouwgrond is hier extra voor nodig.
5. Reclamant vraagt zich af welke alternatieven er nog meer zijn en vraagt deze te onderbouwen.
6. Reclamant vraagt zich af waarom de enkele bedrijven die 'getroffen' worden door de nieuwe randweg niet voorzien worden van een eigen in- en uitrit (mede gezien planschade).
7. Reclamant vraagt welke principes, richtlijnen en procedures de gemeente gaat hanteren met betrekking tot planschade en omrijnschade.
8. Reclamant verwacht vanuit de gemeente naast een geldelijke compensatie een inspanning om versnippering van percelen zoveel mogelijk te beperken onder meer door verplaatsing van groenvoorzieningen, waterlopen en andere cultuurtechnische voorzieningen. Welke stappen zet de gemeente hierin?
9. Reclamant vraagt zich af hoe de gemeente het (landbouw) verkeer in de toekomst ziet o.a. vanuit Venhorst richting Erp en / of (belendende) percelen achter de nieuwe Randweg. Ook vraagt reclamant zich af hoe de wegen binnen de bebouwde kom worden ingericht (ontmoedigd) en wat dit betekent voor de toegankelijkheid van en voor het landbouwverkeer.
10. Reclamant stelt dat semi-verharde wegen geen gewenste oplossing zijn; ze veroorzaken stof, gruisopslag wat slecht is voor (voedsel)gewassen, werktuigen en dieren en de geringe afmeting veroorzaakt dat er constant onderhoud moet plaatsvinden. Reclamant verwacht dat waar wegen worden aangepast dit middels normale verhardingen gebeurt.
11. Reclamant geeft aan dat een oplossing voor het doorgroeigebied glastuinbouw dient te worden gevonden, ten doel voor de glastuinbouwsector in zijn algemeenheid. Reclamant vraagt of de gemeente dit voor de gehele glastuinbouwsector gaat oppakken.
12. Reclamant stelt dat het de gemeente zou sieren als zij inzake de kavelruil op een proactieve manier de betrokken personen informeert (door de kavelruil coördinator). Reclamant vraagt zich af of de gemeente dit gaat oppakken.
13. Reclamant wil graag inzage in de stikstofberekening waaruit blijkt dat met de geplande randweg men niet boven de geijkte plafonds uit komt.

14. Reclamant vraagt zich af waarom de stikstofuitstoot binnen de gemeentegrenzen ten gevolge van de randweg wel mag toenemen maar krijgt de agrarische sector alleen beperkingen opgelegd.
15. Reclamant vraagt zich af of er wel voldoende rekening is gehouden met de veiligheid van met name de fietsers. Mensen zijn niet tevreden over de gekozen 'veilige havens' voor fietsers op de rotonde. Reclamant verwijst naar proef in Eindhoven, zogenaamde Bikescouts en vraagt de uitkomsten hiervan mee te wegen bij de Randweg.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. We betreuren het dat de beantwoording van de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan volgens u / voor u te wensen overlaat. De zienswijzen zoals deze in deze nota aan de orde komen, zijn met de grootst mogelijke zorgvuldigheid van een reactie voorzien. Deze reacties zijn opgebouwd aan de hand van in onze ogen serieuze argumenten. Zo nodig wordt verwezen naar eerdere onderzoeksresultaten. Wij begrijpen dat ons antwoord niet in alle gevallen tot tevredenheid zal leiden, maar willen er echter voor waken dat verkeerde verwachtingen worden gewekt.
2. Op basis van een uitgebreide studie met verkeersmodellering is de N605 aangewezen als een belangrijke regionale ontsluitingsweg. Op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid is het traject Gemert – Uden (A50) opgedeeld in drie trajecten. Noordelijke randweg Gemert, randweg Boekel en traject Volkel – A50. Het planologisch traject voor de randweg Gemert is inmiddels doorlopen, de aannemer is reeds geselecteerd en start in mei 2017 met de werkzaamheden. Voor de randweg Boekel is de planologische procedure nu lopende, waarvan zienswijze van reclamant onderdeel is. De studie in Volkel wordt later opgestart. Zodoende is geen sprake meer over onduidelijkheid over het volledige traject, maar wordt juist invulling gegeven aan de regionale functie van de N605.
3. De randweg geeft een flinke positieve bijdrage aan de ontsluiting van het gebied. Een goede ontsluiting draagt bij aan een afname van rijtijden en daarmee transportkosten. De agrarische sector is sterk georiënteerd op export en daarmee gebaat bij een goede bereikbaarheid. Verder zijn er bij een grootschalige ingreep als de randweg nooit alleen maar 'winnaars'. Het maatschappelijke belang kan conflicteren met individuele belangen. En dat kan dan ook een agrarische ondernemer zijn. Wij zijn van mening dat we de belangen van de agrarische sector nadrukkelijk mee hebben gewogen bij alle keuzes en besluiten. Dat zien we bijvoorbeeld in de manier waarop we met de ZLTO hebben gecommuniceerd en zaken hebben besproken, het feit dat er besloten is tot kavelruil en hiervoor een aparte coördinator is aangesteld. Wij kunnen (nog) niet aangeven in hoeverre dat onderdeel ook nog positieve effecten heeft m.b.t. de bedrijfsvoering. Die balans is dus nog niet op te maken. Maar bij de agrariërs waarbij inmiddels wel overeenstemming is bereikt, hebben wij geen signalen ontvangen dat de bedrijfsvoering in negatieve zin is beïnvloed.
4. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat de hoeveelheid verkeer te hoog wordt voor de huidige inrichting, de verkeersmodellen zijn zeer recent geactualiseerd op basis van actuele telgegevens in de gehele regio. Ook het verbieden van landbouwverkeer op de randweg is niet aan de orde. Daarvoor zouden de intensiteiten substantieel moeten stijgen om op aantallen te komen waarbij landbouwverkeer en het overige gemotoriseerde verkeer niet meer gemengd zouden kunnen worden. Zodoende wordt nu ook geen nader onderzoek gedaan naar alternatieven hiervoor. Van een alternatief met parallelwegen is daarom ook geen sprake meer.

5. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat de hoeveelheid verkeer te hoog wordt voor de huidige inrichting. Ook het verbieden van landbouwverkeer is nu niet aan de orde. Zodoende is geen sprake meer van alternatieven.
6. Het provinciaal beleid bij de aanleg van nieuwe gebiedsontsluitingswegen staat het rechtstreeks aansluiten van erven en/of percelen niet toe. Dit geldt ook voor de randweg Boekel. Desondanks staat voorop dat alle percelen en restpercelen uiteindelijk ontsloten moeten worden, dit zal gebeuren via het onderliggende (gemeentelijke) wegennet. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal ervoor worden zorggedragen dat alle percelen bereikbaar zijn door middel van tenminste één in-/uitrit.
7. Plan- en omrijdschades (claims) in relatie tot een ruimtelijk plan worden beoordeeld vanuit bestaande wet- en regelgeving. Beoordeling geschiedt mede op basis van extern onafhankelijk advies. Aangezien er altijd sprake is van specifieke situaties is op voorhand geen uitspraak te doen over daarbij te hanteren kapitalisatiefactoren.
8. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. Nadat eventuele herindelings van de kavels heeft plaatsgevonden, kan worden begonnen met de eventuele cultuurtechnische voorzieningen en positie van inritten.
9. In de huidige situatie wordt voor oost-west gerelateerd agrarisch verkeer aan de zuidzijde van Boekel veelal gebruik gemaakt van de route Peelstraat-Leurke. Met het afsluiten van het Leurke wordt de routing via de Mutshoek en de verbindingsweg Leurke-Mutshoek het alternatief hiervoor. Overige routes voor het oost-west verkeer betreffen deze via de Erpseweg en via bedrijventerrein De Vlonder, waar het agrarisch verkeer de randweg ook kan kruisen door middel van de rotonde die daar is voorzien. Over de wijze van (her)inrichting van wegen in de kern is nu nog geen duidelijkheid. Wel wordt een gedeelte van de huidige noord-zuid verbinding 30km/h en daarmee minder aantrekkelijk voor zowel vrachtverkeer als agrarisch verkeer. Mocht er in de toekomst vraag komen naar verdere beperkende maatregelen in het buitengebied dan zal daar overleg over gevoerd worden. Net zoals bij de 60 km inrichting van ons buitengebied zal de gemeente Boekel uiterst behoudend zijn met het kiezen voor drempels. Indien mogelijk wordt een meer landbouwverkeer vriendelijke oplossing gekozen.
10. In tegenstelling tot hetgeen in het Ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, zal in de definitieve situatie voor de verbindingsweg Mutshoek-Leurke toch worden uitgegaan van een verharding in asfalt.
11. Door de aanleg van de Randweg wordt één ondernemer die zich bezighoudt met glastuinbouw getroffen. Met deze ondernemer zijn wij in overleg om te bekijken of en zo ja, op welke manier dit gecompenseerd kan worden.
12. Wij zijn van mening dat er door middel van de nieuwsbrieven en door de gesprekken van de kavelruil coördinator en omgevingsmanager betrokkenen goed en proactief worden geïnformeerd. Daarbij is getracht 'aan de voorkant' de goede verwachting neer te zetten: kavelruil kost tijd en vergt een bepaalde volgordelijkheid in benadering van betrokkenen. Dat kan dus betekenen dat betrokkenen een tijd niets horen, zeker in die gevallen dat er nog geen concreet voorstel kan worden gedaan.
13. De stikstofberekeningen die zijn uitgevoerd (input en resultaten) zijn opgenomen in bijlage 2 van het Addendum MER, dat als bijlage bij de toelichting van het

bestemmingsplan voor de Randweg is gevoegd. Uit de rekenresultaten blijkt, dat de toename van de stikstofdepositie als gevolg van ingebruikname van de randweg Boekel (2019) bij alle immissiepunten zeer klein is. De maximale depositietoename bedraagt 0,022 mol/ha/jaar op het habitatype droge heiden in het Natura2000-gebied Maasduinen. Ten opzichte van de hier aanwezige achtergronddepositie (1.259 mol/ha/jaar) leidt het bestemmingsplan Randweg Boekel tot een verwaarloosbaar kleine toename van de depositie. Ook in de overige Natura2000-gebieden is de berekende toename zeer klein, zowel absoluut als ten opzichte van de achtergronddepositie. De maximale depositietoename op een Beschermd Natuurmonument bedraagt 0,015 mol N/ha/jaar op het gebied Rouwkuilen. Ten opzichte van de hier aanwezige achtergronddepositie (3.004 mol/ha/jaar) leidt het bestemmingsplan Randweg Boekel tot een verwaarloosbaar kleine toename van de depositie. Ook voor het gebied Dommelbeemden is de berekende toename zeer klein, zowel absoluut (0,010 mol/ha/jaar) als ten opzichte van de achtergronddepositie (2.096 mol/ha/jaar). De berekende zeer kleine toenames van de depositie hebben geen fysische of ecologische betekenis voor de aanwezige gevoelige habitat- of vegetatietypen.

14. Uit de berekeningen blijkt dat de Randweg leidt tot zeer kleine toenames van de depositie. Deze toenames hebben geen fysische of ecologische betekenis voor de aanwezige gevoelige habitat- of vegetatietypen. De ruimte die agrarische bedrijven krijgen, staat hier los van. De berekeningen die zijn uitgevoerd en de uitkomsten hiervan leiden niet tot beperkingen voor de agrarische sector binnen de gemeente Boekel.
15. De rotondes die onderdeel uitmaken van de randweg Boekel liggen allen buiten de bebouwde kom. Dit betekent dat fietsers geen voorrang hebben op gemotoriseerd verkeer. Normaliter worden hiervoor tussenbermen van 3 meter gerealiseerd. In Boekel is gekozen voor veiligere tussenbermen met een breedte van 7 meter en een bajonet. Enerzijds is daardoor extra opstelruimte voor de fiets, anderzijds wordt voorkomen dat fietsers roekeloos oversteken. De genoemde proef met 'bikescout' betreft een situatie binnen de bebouwde kom waar fietsers wel voorrang hebben. De attentieverhogende oplichtende markering is bedoeld om de automobilist te attenderen op naderende fietsers, die dus voorrang hebben. Aangezien dit in Boekel niet het geval is, is toepassing van deze maatregel niet mogelijk.

---

<b>Zienswijze</b>	: 15
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076932
<b>Indiener</b>	: ABAB namens familie van der Velden Bongers + VOF
<b>Adres</b>	: Neerbroek 11 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 29-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 04-01-2017
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

#### **Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant stelt dat nut en noodzaak onvoldoende is aangetoond. Reclamant ziet namelijk niet waarom door de aanleg van de randweg de negatieve milieueffecten zullen afnemen of verdwijnen. Reclamant acht dat er een heel grote kans bestaat dat de hoeveelheid verkeer zal toenemen door de aanleg van de randweg waardoor er juist nadeligere milieueffecten zullen optreden.
2. Reclamant ziet niet in hoe de realisatie van een Randweg, die vrijwel geheel is gelegen in de groenblauwe mantel, de ecologische en landschappelijke waarden en de natuur-, bodem- en waterfuncties kunnen worden behouden. Reclamant ziet niet in dat ter plaatse een kwaliteitsverbetering optreedt, zeker niet wanneer de reden voor de aanleg is gelegen om een grote verkeersstroom af te wikkelen. Deze verkeersstroom brengt volgens reclamant enkel en alleen een grote verstoring van het gebied met zich mee en zeker geen kwaliteitsverbetering. De benoemde mitigerende maatregelen bieden te weinig waarborg dat er voldoende compensatie plaatsvindt.

3. Reclamant geeft aan dat hij door de voorgenomen ontwikkeling niet alleen een gedeelte van zijn kostbare grond kwijt raakt, maar ook dat percelen dusdanig worden doorkruist dat ze vrijwel onbruikbaar worden (waardedaling). Wanneer reclamant minder grond overhoudt, heeft dit directe gevolgen voor de grootte van de veestapel en de bedrijfsvoering.
4. Reclamant stelt dat ( met name K152 en K145) percelen niet dan wel slecht bereikbaar zullen zijn. Voor reclamant is het onduidelijk hoe tegemoet wordt gekomen in de schade. Reclamant geeft aan dat bij voorbaat al uitgegaan kan worden van een grote kostenpost in verband met omrijshade en een flinke daling van de efficiëntie van zijn werkzaamheden.
5. Reclamant uit zijn zorgen om het woon- en leefklimaat omdat de randweg 250 meter van de woning zal worden gesitueerd. Uit de onderzoeken bij het bestemmingsplan blijkt niet dat rekening is gehouden met geluid en luchtkwaliteit en eventuele compensatie n.a.v. de toename aan geluidbelasting en verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Reclamant betwijfelt ten zeerste of de praktijk daadwerkelijk zo uit zal pakken, zoals berekend in de onderzoeken.
6. Reclamant verzoekt om het plan in zijn geheel geen doorgang te laten vinden ofwel het plan dusdanig aan te passen dat de belangen van reclamant niet worden geschaad. Reclamant verwacht binnen afzienbare tijd concrete informatie m.b.t. de vergoeding van de waardedaling.

**Gemeentelijke reactie:**

1. Reclamant stelt dat verkeer zal gaan toenemen door aanleg van de randweg. Dit is een niet onderbouwde stelling die niet blijkt uit de meest recente verkeersmodellering. In tabel 4 “Verkeersintensiteiten” in het Addendum MER is exact aangegeven hoe de verkeersintensiteiten zich ontwikkelen. Er is geen sprake van een significante toename van verkeer in de gemeente Boekel ten opzichte van de referentiesituatie 2030. Voor het overige wordt in paragraaf 2.1 uitgebreid ingegaan op nut en noodzaak.
2. Het tracé van de randweg loopt voor een klein gedeelte door een uitloper van de groenblauwe mantel en voor een deel parallel aan de groenblauwe mantel. In paragraaf 4.2.2 en hoofdstuk 5 (paragraaf 5.5 en 5.7) wordt ingegaan op de landschappelijke en ecologische effecten van de aanleg van de randweg in het algemeen en op de groenblauwe mantel in het bijzonder. Daarnaast is in het verleden de Visie Dorpsmantel opgesteld, die specifiek ingaat op de bestaande landschapskwaliteit. In het kader van artikel 3.2, ‘Kwaliteitsverbetering van het landschap’, van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. Het compensatie- en mitigatieplan is getoetst door het bevoegd gezag en akkoord bevonden.
3. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van

de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs.

4. Uitgangspunt is dat er naar wordt gestreefd om percelen bereikbaar te houden. Indien blijkt dat percelen niet bereikbaar zijn na aanleg van de Randweg, volgt hiervoor schadeloosstelling. Pas na afloop van het kavelruilproject al hierover volledige duidelijkheid bestaan. Dit zal een onderdeel vormen van de minnelijke verwerving van gronden, dan wel kan schadeloosstelling plaatsvinden op basis van een verzoek om planschade.
5. De onderzoeken naar luchtkwaliteit en akoestiek zijn uitgevoerd op basis van de meest recente verkeersgegevens en rekenmethodes. Er is geen reden om te twijfelen aan de representativiteit van de gehanteerde uitgangspunten of rekensystematiek. Op de wijze van onderzoeken wordt uitgebreid ingegaan in paragraaf 2.4. De woning van de reclamant zal door de aanleg van de randweg een maximale geluidbelasting kennen van 47,38 dB. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn deposities berekend op 10 meter van de randweg die ongeveer de helft bedragen van de wettelijke grenswaarden. Bij de woning van reclamant op 250 meter van de randweg gelegen is het effect van de randweg op de lokale luchtkwaliteit veel geringer.

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

Met behulp van het verkeersmodel is onderbouwd welke effecten de randweg heeft voor het gebruik van zowel de nieuwe als de bestaande routes.

6. Alle zienswijzen worden beantwoord in deze nota van zienswijzen. Daar waar deze nog leiden tot een aanpassing, zal dit worden opgenomen in het definitieve bestemmingsplan. De door te voeren wijzigingen zijn beschreven in hoofdstuk 3 en 4 van deze nota. Wij zijn met u in gesprek over de grondverwerving t.b.v. de weg en enkele andere opties, waarin eventuele waardedalingen en vergoeding voor schades worden betrokken.

---

<b>Zienswijze</b>	: 16
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076931
<b>Indiener</b>	: ABAB namens Van Lankveld Boekel VOF en familie
<b>Adres</b>	: Het Goor 2
<b>Dagtekening</b>	: 29-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 06-01-2017
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

#### **Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant stelt dat nut en noodzaak onvoldoende is aangetoond. Reclamant ziet namelijk niet waarom door de aanleg van de randweg de negatieve milieueffecten zullen afnemen of verdwijnen. Reclamant acht dat er een heel grote kans bestaat dat de hoeveelheid verkeer zal toenemen door de aanleg van de randweg waardoor er juist nadeligere milieueffecten zullen optreden.
2. Reclamant ziet niet in hoe de realisatie van een Randweg, die vrijwel geheel is gelegen in de groenblauwe mantel, de ecologische en landschappelijke waarden en de natuur-, bodem- en waterfuncties kunnen worden behouden. Reclamant ziet niet in dat ter plaatse een kwaliteitsverbetering optreedt, zeker niet wanneer de reden voor de aanleg is gelegen om een grote verkeersstroom af te wikkelen. Deze verkeersstroom brengt volgens reclamant enkel en alleen een grote verstoring van het



gebied met zich mee en zeker geen kwaliteitsverbetering. De benoemde mitigerende maatregelen bieden te weinig waarborg dat er voldoende compensatie plaatsvindt.

3. Reclamant geeft aan dat hij door de voorgenomen ontwikkeling niet alleen een gedeelte van zijn kostbare grond kwijt raakt, maar ook dat percelen dusdanig worden doorkruist dat ze vrijwel onbruikbaar worden (waardedaling). Wanneer reclamant minder grond overhoudt, heeft dit directe gevolgen voor de grootte van de veestapel en de bedrijfsvoering.
4. Reclamant stelt dat percelen niet dan wel slecht bereikbaar zullen zijn. Voor reclamant is het onduidelijk hoe tegemoet wordt gekomen in de schade. Reclamant geeft aan dat bij voorbaat al uitgegaan kan worden van een grote kostenpost in verband met omrijshade en een flinke daling van de efficiëntie van zijn werkzaamheden.
5. Reclamant uit zijn zorgen om het woon- en leefklimaat omdat de randweg 250 meter van de woning zal worden gesitueerd. Uit de onderzoeken bij het bestemmingsplan blijkt niet dat rekening is gehouden met geluid en luchtkwaliteit en eventuele compensatie n.a.v. de toename aan geluidbelasting en verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Reclamant betwijfelt ten eerste of de praktijk daadwerkelijk zo uit zal pakken, zoals berekend in de onderzoeken.
6. Reclamant verzoekt om het plan in zijn geheel geen doorgang te laten vinden ofwel het plan dusdanig aan te passen dat de belangen van reclamant niet worden geschaad. Reclamant verwacht binnen afzienbare tijd concrete informatie m.b.t. de vergoeding van de waardedaling.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. Reclamant stelt dat verkeer zal gaan toenemen door aanleg van de randweg. Dit is een niet onderbouwde stelling die niet blijkt uit de meest recente verkeersmodellering. In tabel 4 "Verkeersintensiteiten" in het Addendum MER is exact aangegeven hoe de verkeersintensiteiten zich ontwikkelen. Er is geen sprake van een significante toename van verkeer in de gemeente Boekel ten opzichte van de referentiesituatie 2030. Voor het overige wordt in paragraaf 2.1 uitgebreid ingegaan op nut en noodzaak.
2. Het tracé van de randweg loopt voor een klein gedeelte door een uitloper van de groenblauwe mantel en voor een deel parallel aan de groenblauwe mantel. In paragraaf 4.2.2 en hoofdstuk 5 (paragraaf 5.5 en 5.7) wordt ingegaan op de landschappelijke en ecologische effecten van de aanleg van de randweg in het algemeen en op de groenblauwe mantel in het bijzonder. Daarnaast is in het verleden de Visie Dorpsmantel opgesteld, die specifiek ingaat op de bestaande landschapskwaliteit. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is uitgebreid flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van literatuurgegevens en er zijn periodiek meerdere gebiedsbezoeken gebracht. In het voorontwerpbestemmingsplan was nog sprake van een openstaande paragraaf met betrekking tot nader onderzoek. Dit heeft te maken met de wettelijk voorgeschreven uitvoeringsperioden van dit onderzoek. In het ontwerpbestemmingsplan is dit onderzoek wel opgenomen, inclusief een beschrijving van de invloed op (o.a.) het leefgebied van de das. Ook is aangegeven welke compenserende/mitigerende maatregelen worden toegepast. In de regels van het bestemmingsplan is een zogenaamde voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de gronden met de bestemming 'Verkeer' uitsluitend mogen worden gebruikt voor het transport van goederen, indien de realisatie van de landschappelijke inpassingsmaatregelen, zoals opgenomen in bijlage 1 van de regels, is verzekerd en de duurzame instandhouding ervan is geborgd. Over deze landschappelijke inpassing heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden om te borgen dat daadwerkelijk sprake is van een goede landschappelijke inpassing, conform provinciaal beleid. Aan de hand hiervan en de voorwaardelijke verplichting,

zoals opgenomen, kan er vanuit worden gegaan dat er voldoende compensatie plaatsvindt.

3. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade.
4. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Ontheffingswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs.
5. De onderzoeken naar luchtkwaliteit en akoestiek zijn uitgevoerd op basis van de meest recente verkeersgegevens en rekenmethodes. Er is geen reden om te twijfelen aan de representativiteit van de gehanteerde uitgangspunten of rekensystematiek. Op de wijze van onderzoeken wordt uitgebreid ingegaan in paragraaf 2.4. De woning van de reclamant ligt buiten de zone van 250 meter vanaf de randweg waarbinnen op basis van de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Deze is dan ook niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De woning van de buurman (Het Goor 4) is wel in het onderzoek opgenomen. Hier bedraagt de geluidsbelasting als gevolg van de aanleg van de randweg maximaal 14,92 dB. Dit is minder dan een-derde van de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn deposities berekend op 10 meter van de randweg die ongeveer de helft bedragen van de wettelijke grenswaarden. Bij de woning van reclamant op 250 meter van de randweg gelegen is het effect van de randweg op de lokale luchtkwaliteit veel geringer.

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

6. Met reclamant worden inmiddels gesprekken gevoerd over de grondverwerving t.b.v. de weg en enkele andere opties, waarin eventuele waardedalingen en vergoeding voor schades worden betrokken.

---

**Zienswijze** : 17  
**Boekingsnummer** : AI/76944  
**Indiener** : DLV namens Wim van den Berg  
**Adres** : Peelstraat 7 Boekel  
**Dagtekening** : 02-01-2017  
**Ingekomen** : Geen stempel  
**Wijze inbreng** : Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. De aanleg van een koude overgang nabij Leurke zou veel van de problemen op het vlak van bereikbaarheid voor agrarische ondernemers voorkomen. Opname van een

koude overgang nabij het Leurke zou de beste oplossing zijn voor reclamant. Hij verzoekt om nogmaals kritisch de koude overgang te overwegen.

2. Reclamant geeft aan dat de verbinding tussen Mutshoek en het Leurke zeer minimaal is opgenomen in het ontwerp plan met een breedte die het onmogelijk maakt om tegenliggers elkaar te laten passeren en voorzien van semiverharding. Hierdoor zal er geen verspreiding van (fiets) verkeer worden bevorderd. Zwaarder agrarisch verkeer wordt uitgenodigd om op landerijen van reclamant uit te wijken.
3. Reclamant verzoekt het ontwerpplan aan te passen zodat een verbinding tussen Mutshoek en Leurke mogelijk is met een minimale breedte van 4 m met aansluitend aan weerszijde een berm van 3 m en mogelijk een sloot aan de oostzijde. Het aanleggen van een strook graskeien kan wenselijk zijn om de bermen te beschermen. Verharding dient te worden uitgevoerd in asfalt om mogelijke schade aan gewas en dieren, voedsel en landbouwmachines uit te sluiten. Tevens blijven zo de onderhoudskosten op de langere termijn onder controle.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid ("naar nul doden in Noord-Brabant") is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het beleid.
2. In tegenstelling tot hetgeen in het Ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, zal in de definitieve situatie voor de verbindingsweg Mutshoek-Leurke toch worden uitgegaan van een verharding in asfalt en een profiel dat overeenkomt met de aansluitende wegen (3,0 meter rijbaan met half verharde bermen). Het wegvak heeft een korte lengte en is primair bedoeld voor landbouwverkeer. Over een eventuele afscherming van uw perceel, om uitwijken op het perceel van reclamant te voorkomen, kunnen nadere afspraken met reclamant worden gemaakt. Deze hebben echter geen invloed op de inhoud van dit plan.
3. In tegenstelling tot hetgeen in het Ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, zal in de definitieve situatie voor de verbindingsweg Mutshoek-Leurke toch worden uitgegaan van een verharding in asfalt. De voorgenomen breedtes blijven gehandhaafd om het ruimtebeslag en grondverwerving te beperken en omdat dit profiel overeenkomt met de aansluitende wegen.

---

<b>Zienswijze</b>	: 18
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076948
<b>Indiener</b>	: Stichting D'n Eik
<b>Adres</b>	: Wilhelminastraat 13 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 02-01-2017
<b>Ingekomen</b>	: 04-01-2017
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

#### **Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. De werkgroep Vrijwillige Weidevogelbescherming Boekel en Venhorst, Stichting Bomen Boekel, Vogelwerkgroep en ZLTO afd. Boekel willen betrokken worden bij de invulling van de gebieden Groen/blauwe zoekgebied Lage Raam en ontwikkelgebied Molenloop. Deze werkgroepen willen ook betrokken worden bij het herstel en versterking van de lanenstructuur. Waar en hoe de uitvoering van het herstel plaatsvindt staat niet duidelijk in het ontwerp bestemmingsplan vermeld. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de derving van opbrengsten van gewassen a.g.v. te dichte of verkeerd geplante bomenrijen.

2. Reclamant stelt dat bij de alternatieve routes drie prieeltjes komen te vervallen en geeft als voorkeur dat de drie prieeltjes of een of twee daarvan in de routes behouden kunnen blijven. Wanneer dit niet kan moeten er drie nieuwe bedrijven gevonden worden waar prieeltjes geplaatst kunnen worden, moeten er drie nieuwe prieeltjes aangeschaft en geplaatst worden ten laste van de gemeente. Alle verdere kosten voortvloeiende uit de aanpassingen van de fietsroutes komen ten laste van de gemeente Boekel.
3. Werkgroep vrijwillige Weidevogelbescherming Boekel en Venhorst constateert dat niets is vermeld in het ontwerp bestemmingsplan betreffende weidevogels in het plangebied. Reclamant vraagt aandacht voor het realiseren en in stand houden van open leefgebieden voor de weidevogels in b.v. de overhoeken. De werkgroep wil graag overleg hierover.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. Wij nemen uw aanbod graag mee in de nadere uitwerking, zodat we in samenspraak met u het herstel van de lanenstructuur zo goed mogelijk vorm kunnen geven. Inmiddels is er een (start-)overleg geweest.
2. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. In dit voorstel is ook opwaardering van recreatieve voorzieningen opgenomen en is rekening gehouden met de prieeltjes. De kosten voor aanpassing van de routes vergoedt de gemeente Boekel. De eerste contacten hiertoe zijn gelegd en samen werken we aan de planvorming hiervoor. Naast het aanpassen en versterken van de routes gaat de gemeente Boekel er voor zorgen dat de monumenten en prieeltjes weer goed bewegwijzerd worden. Ook plaatst de gemeente Boekel een aantal informatieborden, bij bijvoorbeeld de kleine monumenten om bezoekers / fietsers meer bewust te laten zijn van de omgeving. Sowieso plaatst de gemeente een drietal picknicktafels. De gemeente Boekel stemt af met de Stichting D'n Eik over de precieze invulling van de bewegwijzering en de locaties van de picknicktafels, om zo te komen tot plannen, waar beide partijen mee in kunnen stemmen.
3. Weidevogels zijn niet strenger beschermd dan andere algemeen voorkomende vogelsoorten in Nederland. Hiernaast bevindt de randweg zich evenmin in een beschermd weidevogelgebied. De weidevogels dienen hierom conform de wetgeving beschouwd te worden als algemeen voorkomende broedvogels. Dit houdt in dat er gekeken is naar de lokale en landelijke staat van instandhouding van de soorten. In het kader van het flora- en faunaonderzoek zijn in de periode mei t/m september 2016 tientallen veldbezoeken gebracht. Gezien de hoeveelheid geschikt biotoop voor deze vogelsoorten (open akkerlandschap), heeft de randweg geen negatief effect op de instandhouding van deze soorten. Er blijft immers voldoende geschikt broedbiotoop in de omgeving van de randweg aanwezig. In de rapportages van het flora- en faunaonderzoek vallen de weidevogels hierom onder de algemeen voorkomende broedvogelsoorten. Uiteraard maken wij bij de verdere uitwerking van de plannen graag gebruik van de lokale kennis van de werkgroep. Het overleg is ook al opgestart. Waar mogelijk zullen we behouden en/of zelfs werken aan versterking van de leefgebieden van weidevogels.

---

<b>Zienswijze</b>	: 19
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076952
<b>Indiener</b>	: Bart van Kessel en John van Driel
<b>Adres</b>	: De Aa5 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 31-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 04-01-2017

**Wijze inbreng : Schriftelijk****Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Reclamant geeft aan zich niet te kunnen verenigen het ontwerpbestemmingsplan en de reactie van de gemeente op de ingediende inspraakreactie geeft geen bevredigend antwoord.
2. Reclamant geeft aan dagelijks gebruik te maken van de route via de Kiesbeemd, de Zandhoek en de Morgens. Deze route wordt afgesloten. Alternatieve route voert via de bestaande oversteek bij de Erpseweg. Vanuit de Aa is deze oversteek echter uiterst onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk. Verder geeft reclamant aan dat de gemeente heeft aangegeven dat er maar een gering aantal fietsers gebruik zou maken van een fietstunnel. Graag ontvangt reclamant de informatie waarop deze constatering is gebaseerd.
3. Reclamant geeft aan dat het landelijk beeld vanuit zijn huis zal worden verstoord door de randweg zonder dat deze weg passend wordt 'aangekleed'.
4. Reclamant stelt dat de aanleg van de Randweg tot een nieuwe tweedeling in de gemeente leidt als het gaat om de aanleg van nieuwe voorzieningen. Op de inspraakreactie van reclamant dat de randweg een nieuwe tweedeling in de gemeente zal veroorzaken als het gaat om de aanleg van nieuwe voorzieningen, heeft de gemeente aangegeven dat om commerciële redenen in het verleden het gasnetwerk niet aangesloten is. Het is juist deze reactie waardoor reclamant verwacht dat hij in de toekomst om commerciële redenen geen gebruik kan maken van nieuwe voorzieningen.
5. Potentiële kopers van een woning in de nabije omgeving zijn afgehaakt omdat de buurt in de toekomst aan de andere kant van de randweg komt te liggen. Reclamant stelt dat de waardedaling van zijn woning reeds een feit is.
6. Reclamant vraagt tegemoet te komen aan zijn bezwaren, en verder om garanties te geven dat de randweg in de toekomst geen denkbeeldige grens gaat worden voor allerlei voorzieningen.

**Gemeentelijke reactie:**

1. Wij betreuren dat de beantwoording van de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan volgens u / voor u te wensen overlaat. De zienswijzen zoals deze in deze nota aan de orde komen, zijn met de grootst mogelijke zorgvuldigheid van een reactie voorzien. Deze reacties zijn opgebouwd aan de hand van serieuze argumenten. Zo nodig wordt verwezen naar eerdere onderzoeksresultaten. Wij begrijpen dat ons antwoord niet in alle gevallen tot tevredenheid zal leiden, maar willen er echter voor waken dat verkeerde verwachtingen worden gewekt.
2. In het voortraject is meerdere malen gesproken over een fietstunnel, maar gelet op de geringe aantallen fietsers (enkele tientallen) en geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is hier niet voor gekozen. De Erpseweg wordt in de toekomst 60km/h. Bovendien zal de gemeente de oversteek van de Erpseweg t.h.v. De Aa veiliger maken door het zicht te verbeteren en aanvullende bebording te plaatsen. Ook zal worden beoordeeld of extra verlichting wenselijk is.
3. We volgen de basis zoals beschreven in de Ruimtelijke visie Dorpsmantel, de randweg komt in een open gebied te liggen. Bij de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is een onderdeel landschappelijke kwaliteitsverbetering/inpassing opgenomen en is aangegeven hoe hieraan invulling is gegeven. Tevens is in samenspraak met de provincie nog gewerkt aan de landschappelijke inpassing / kwaliteitsverbetering van het initiatief. Een analyse en rapportage hiervan is opgenomen als bijlage van de

toelichting van het bestemmingsplan. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de gronden met de bestemming 'Verkeer' uitsluitend mogen worden gebruikt voor het transport van goederen, indien de realisatie van de landschappelijke inpassingsmaatregelen, zoals opgenomen in bijlage 1 van de regels, is verzekerd en de duurzame instandhouding ervan is geborgd. Over deze landschappelijke inpassing heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden om te borgen dat daadwerkelijk sprake is van een goede landschappelijke inpassing, conform provinciaal beleid. Aan de hand hiervan en de voorwaardelijke verplichting, zoals opgenomen, kan er vanuit worden gegaan dat er voldoende compensatie plaatsvindt.

4. Als het gevoel bestaat dat de omgeving van de Aa vaker is achtergesteld dan betreuren wij dat. Er is ons in ieder geval niets bekend van achterstelling bij de aanleg van riolering. Er is namelijk drukriolering aanwezig op de Aa. Ook bij de aanleg van glasvezelnetwerk is de Aa meegenomen. Het gasnetwerk is op meerdere plekken in het buitengebied niet aangelegd, daar liggen commerciële motieven onder. De aanleg van de Randweg heeft in dit kader geen consequenties.
5. Dit betreft de zogenaamde "schaduw schade". Deze komt niet voor vergoeding in aanmerking.
6. In het ontwerp is aandacht voor het zoveel mogelijk beperken van de barrière werking. In het kader van het ontwerp van de weg heeft een afweging plaats gevonden tussen de hoogte van de investering en het oplossend vermogen (doelbereik) van de Randweg. Daar is het ontwerp van de Randweg zoals dat nu voor ligt de resultante van. Door de randweg zo juridisch-planologisch te regelen zoals opgenomen in het bestemmingsplan is er geen sprake van een denkbeeldige grens voor allerlei voorzieningen. Dit is volgens de gemeente niet aan de orde en staat hier dan ook los van.

---

Zienswijze	: 20
Boekingsnummer	: AI/076962
Indiener	: T.B.H.J. Tielemans
Adres	: Schepersdijk 7 Venhorst
Dagtekening	: 02-01-2017
Ingekomen	: 04-01-2017
Wijze inbreng	: Schriftelijk

#### Beknopte samenvatting zienswijze:

Indiener heeft bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Randweg Boekel:

1. Reclamant geeft aan dat de randweg op kan schuiven waardoor zijn grond en opstal ontzien kunnen worden ( Boekel K350).
2. Indien de grond nodig zou zijn of deels overblijft zou er een behoorlijke inrit moeten zijn zowel aan de oostelijke als aan de westelijke zijde.
3. Reclamant stelt dat een overblijvend deel / perceel niet kleiner mag worden dan 2500 m2 minus bebouwing. Dit is te klein.
4. Reclamant stelt dat hij graag de mogelijkheden open wil houden om alsnog een bouwperceel te maken van het overgebleven deel. Dit zou best verder bij de lintbebouwing passen. Een inpassing met de randweg zou moeten kunnen gelet op de omgeving. Reclamant wenst dit graag met de gemeenteraad te bespreken.

5. Gemeente heeft aangegeven de grond te willen verwerven doch heeft tot op heden geen financieel aanbod gedaan, zodat reclamant een keuze kan maken.

#### **Gemeentelijke reactie:**

1. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemeden. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. Duidelijk is wel dat er reden is om positief te zijn over het kavelruilproject. Er zijn in de omgeving voldoende gronden aangekocht om te komen tot een geslaagde kavelruil.
2. Over de toegankelijkheid van percelen door middel van inritten kunnen in de vervolgfase en bij de verdere nadere detaillering nog zeker afspraken worden gemaakt. Uitgangspunt is dat alle percelen goed bereikbaar blijven.
3. Zoals onder punt 1 is aangegeven is in het proces gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Uw perceel is nu in gebruik als paardenweide. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Ontheeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Danwel worden partijen gecompenseerd op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie. Indien daadwerkelijk blijkt dat het perceel onbruikbaar wordt dan kan reclamant hier wellicht aanspraak op maken.
4. In de huidige situatie ligt er geen bouwmogelijkheid op het perceel. Ook voor de toekomst lijkt het ongewenst om een bouwperceel te maken van het resterende deel van het perceel van reclamant. Mede door de nieuwe situatie met de rotonde ter plaatse is een bouwperceel niet aannemelijk. Het gevraagde overleg heeft inmiddels ook plaatsgevonden over de (on-)mogelijkheden voor herontwikkeling van het huidige perceel, nadat de randweg is gerealiseerd.
5. Vanuit het gesprek dat met reclamant is gevoerd over het voorgaande punt in deze zienswijze is afgesproken dat verder in gesprek wordt gegaan, indien de mogelijkheden voor grondverwerving en –ruil, zoals door reclamant gewenst, in beeld zijn. Zodra die opties in beeld zijn, neemt de gemeente contact op met reclamant.

---

<b>Zienswijze</b>	: 21
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/076963
<b>Indiener</b>	: <b>Das namens familie Banken</b>
<b>Adres</b>	: De Aa 7 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 29-12-2016
<b>Ingekomen</b>	: 04-01-2017
<b>Wijze inbreng</b>	: <b>Schriftelijk</b>

#### **Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Indiener heeft bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Randweg Boekel: Reclamant verzoekt de inspraakreactie die is ingediend tegen het voorontwerpbestemmingsplan als herhaald en ingelast te beschouwen.

- a. De randweg komt zeer dicht bij de Aa, deze is een tiental jaren terug uitgeroepen tot natuurgebied. De Aa zal in zijn natuurlijke stromingsbaan worden hersteld.
  - b. In hoeverre de verkeersveiligheid als belang dient? Er wordt totaal geen rekening gehouden met de veiligheid van de inwoners van De Aa en de Beemd. Met in achtneming van de wet gelijkenbehandeling wijzen wij het huidige plan van de randweg af en verzoeken B&W om de wet op gelijke behandeling toe te passen.
  - c. Een koude oversteek zonder verkeerslichten is niet bespreekbaar, omdat er dagelijks kinderen en inwoners moeten oversteken.
  - d. De Mutshoek is een sluiproute voor verkeer uit Keldonk en Boerdonk, verder is er veel vrachtverkeer voor de twee champignonkwekerijen en een appel verwerkingsbedrijf. Wat is goedkoper, een aanleg van een fietstunnel of het aanleggen van een alternatieve route via de Mutshoek? Verder is de rotonde die als aansluiting dient voor fietsers en of voetgangers niet te kenmerken als verkeersvriendelijk.
  - e. Doelstelling "het verhogen van de verkeersveiligheid voor de inwoners van de Gemeente Boekel" geldt niet voor alle bewoners tenzij er een fietstunnel wordt aangelegd.
2. Reclamant stelt dat hij niet voor het toepassen van een koude oversteek is en wijst op de gevaarstelling die aan de orde is door geen alternatief in de vorm van een fietstunnel in de besluitvorming op te nemen. Reclamant verwijst hiervoor ook naar de zienswijze van de fietsersbond en beschouwt deze hierbij als herhaald en ingelast. Over een lengte van 2200 m is er geen enkele oversteek terwijl CROW een afstand van 1000 meter voorschrijft.
  3. Oversteken voor fietsers worden niet toekomst vast en veilig vormgegeven. Op geen enkele wijze zijn de nu voorgestelde ontwerpen voor fietsers onderbouwd. Voor fietsers komen er gevaarlijke rotondes (dubbele oversteken) op het begin en eindpunt bij terwijl 'Duurzaam veilig' deze saneert. Dit knelt des te meer omdat fietsen aan zowel de Volkelseweg als Gemertseweg aan de westzijde plaatsvindt zodat er dus in vergelijking met de huidige situatie veel meer oversteken bij komen (en uit onverwachte kanten). Reclamant stelt dat de belangen van fietsers onvoldoende lijken onderkend en daarmee niet goed afgewogen. De reactie par 2.3 van de nota van inspraak schiet op dit punt ernstig te kort. Het ontwerp is ook in tegenspraak met het PVVP waarbij voor deze regio gekozen wordt voor de auto & fiets. Ook in tegenspraak met de Structuurvisie van Boekel waarin staat dat fysieke barrièrewerking moet worden tegen gegaan. Voorbeeld van een rotonde-oplossing is de N617 Hoogstraat – St. Michielsgestel. Tot slot zouden tussen deze twee rotondes in Boekel fietsstroken aan beide zijden van de weg horen te liggen.
  4. Waarom is in het ontwerp geen nader onderzoek van een verkeerskundige gevoegd, zodat ook deswege de besluitvorming niet zorgvuldig en afdoende gemotiveerd is? Voldoet het ontwerp wel aan het beleid Duurzaam Veilig?
  5. Reclamant stelt dat de Mutshoek een sluiproute is voor verkeer uit Keldonk en Boerdonk, verder is er veel vrachtverkeer vanwege de concentratie van grote bedrijven. Reclamant stelt dat hij bij de rotonde vier maal een koude oversteek moet maken (weliswaar met een tussen sluis) om richting het centrum te komen. Door het eenzijdige fietspad moet men ook nog rekening houden met tegemoet komende fietsers en bromfietsers. Ook de kinderen van het voortgezet onderwijs maken gebruik van deze route. Als hier geen fietstunnel is gerechtvaardigd dan vragen we ons af wat dan wel.
  6. De Erpseweg is de verbindingsweg tussen Boekel en Erp. Het fietspad ligt voor reclamant aan de overzijde van de weg waar sprake is van een zeer onoverzichtelijke



oversteek. Deze weg is in 2015 uitgeroepen tot dodenweg van Nederland. Richting het centrum moet reclamant twee keer een koude oversteek passeren (met middenberm maar zonder meerwaarde). Reclamant acht de rotonde verderop ook gevaarlijk.

7. Reclamant behoudt zich het recht voor gronden van zienswijzen aan te vullen en vraagt een verkeerskundig rapport in procedure te brengen en dit voor te leggen aan een contrair verkeerskundige (ter toetsing).

#### Gemeentelijke reactie:

1. Beantwoording zienswijzen overeenkomstig inspraakreactie:
  - a) De Randweg ligt dermate ver van beekdal De Aa af dat het nog steeds mogelijk is om deze in zijn natuurlijke stromingsbaan te herstellen. Deze opmerking vormt daarmee geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.
  - b) Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER:
    - Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.
    - Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.
    - Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel.
 Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten.
 

De wet op gelijke behandeling is niet aan de orde, daar er geen sprake is van discriminatie op gronden zoals opgenomen in deze wet.
  - c) Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid ("naar nul doden in Noord-Brabant") is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Ook een oversteek door middel van verkeerslichten wordt niet toegepast op de randweg Boekel.
  - d) Het opwaarderen van de Mutshoek is voor lokaal verkeer, er is geen of nauwelijks sprake van doorgaand verkeer. In de actualisatie van het ontwerp naar de huidige versie is juist gezocht naar zo logische mogelijke routing en verkeersveilige oversteekmogelijkheden. Met de brede middengeleiders wordt hieraan invulling gegeven.
  - e) In de actualisatie van het ontwerp is gezocht naar zo logische mogelijke routing en verkeersveilige oversteekmogelijkheden. Met de brede middengeleiders wordt hieraan invulling gegeven. De passeersnelheid bij rotondes is laag en er zijn voldoende hiaten in de verkeersstroom om over te steken. Het aanleggen van een fietstunnel is niet aan de orde.
2. In het voortraject is hier meerdere malen over gesproken, maar gelet op de geringe aantallen fietsers en geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is hier niet voor gekozen. Voor een aantal relaties zullen inderdaad omrijafstanden ontstaan. De CROW geeft richtlijnen voor wat betreft routestructuren, dit zijn geen harde eisen. Op basis van relaties tussen het buitengebied en de kern, en aanwezigheid van omvang van bebouwingsclusters, is beoordeeld welke voorzieningen noodzakelijk zijn. Voor de relatie tussen de Aa/Kiesbeemd en het centrum van Boekel is beoordeeld dat de route via de Erpseweg tot een geringe omrijafstand leidt en daarmee acceptabel is.
3. In het ontwerp van de randweg is er rekening mee gehouden dat de randweg zo veilig mogelijk kan worden overgestoken. Bij de rotonde Gemertseweg kruist het fietspad de

randweg op de twee minst drukke aansluitingen (Mutshoek en randweg). Bovendien wordt de oversteek van de randweg in twee fasen gerealiseerd, met een veilige en brede middenberm. Naar aanleiding van enkele zienswijzen is ook besloten om de oversteek bij de rotonde Volkelseweg aan te passen. In het oorspronkelijke ontwerp is uitgegaan van een oversteek aan de oost- en noordzijde (Molenstraat en Volkelseweg). Wij hebben het ontwerp aangepast waardoor de oversteek plaatsvindt over de minst drukke aansluitingen (randweg en verbindingsweg Neerbroek). Ook worden hier gefaseerde oversteekmogelijkheden gerealiseerd.

De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de vormgeving van rotondes (enkelstrooks) geven geen aanleiding om fietstunnels te realiseren. De passeersnelheid bij rotondes is laag, er zijn voldoende hiaten in de verkeersstromen en met de toepassing van de brede middengeleiders is een veilige, gefaseerde, oversteek gewaarborgd.

4. In de bestemmingsplanprocedure is ook de expertise van verkeerskundigen betrokken, daarmee zijn de maatregelen tot stand gekomen. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit. Deze verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd op het ontwerp uit 2011. Naar aanleiding daarvan is het ontwerp geheel in lijn met de resultaten van deze audit gebracht en aangepast tot een volledig veilig ontwerp. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten.
5. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en de vormgeving van rotondes (enkelstrooks) geven geen aanleiding om fietstunnels te realiseren. De passeersnelheid bij rotondes is laag, er zijn voldoende hiaten in de verkeersstromen en met de toepassing van de brede middengeleiders is een veilige, gefaseerde, oversteek gewaarborgd.
6. De Erpseweg wordt in de toekomst 60km/h. Bovendien zal de gemeente de oversteek van de Erpseweg t.h.v. De Aa veiliger maken door het zicht te verbeteren en aanvullende bebording te plaatsen. Ook zal worden beoordeeld of extra verlichting wenselijk is.
7. Reclamant heeft geen aanvullende gronden voor zijn ingediende zienswijzen toegestuurd. Het ontwerp voor de Randweg is in samenspraak tussen de provincie, de gemeente en een ingenieursbureau tot stand gekomen. Alle drie de partijen hebben expertise in huis op het vlak van verkeer. Bij het uitvoeren van de onderzoeken, waaronder ook de verkeerskundige onderzoeken, is gebruik gemaakt van zo recent mogelijke gegevens. Voorliggend bestemmingsplan is de resultante hiervan. Daarnaast is het ontwerp van de weg getoetst op verkeersveiligheid. Aan de hand van het voorgaande wordt er geen aanleiding gezien te twijfelen aan de juiste verkeerskundige opzet van de plannen.

---

<b>Zienswijze</b>	: 22
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/76964
<b>Indiener</b>	: A.P.A.M. Wassenberg
<b>Adres</b>	: Het Goor 4 Boekel
<b>Dagtekening</b>	: 03-01-2017
<b>Ingekomen</b>	: Geen stempel
<b>Wijze inbreng</b>	: Schriftelijk

**Beknopte samenvatting zienswijze:**

Reclamant handhaaft de volledige lijst van de ingediende bezwaren bij brief d.d. 11 juli 2016, kenmerk MS/888746/1247642, deze zijn onderstaan nogmaals opgenomen.

1. Reclamant stelt dat Hoeve de Heivelden raakt opgesloten door de aanleg van de Randweg, met slechte bereik- en zichtbaarheid van bedrijf en boerderijwinkel als gevolg. De schade heeft te maken met het missen van toekomstige groei van de verschillende activiteiten en niet slechts met indirecte schade. Vooral het gemis van passerend doorgaand autoverkeer zal hier debet aan zijn.
2. Reclamant stelt dat er sprake is van een grote schadepost door het vernietigen van de prieeltjesroute door de aanleg Randweg. Reclamant stelt dat deze in een nieuw plan behouden behoren te blijven.
3. Reclamant vraagt de aanvankelijk ingetekende fietstunnel tussen Goor 8 en Goor 10 wederom in te tekenen ter wille van het verkleinen van schade en verhoging van de veiligheid voor fietsers. Reclamant acht het curieus dat er wel een dassen tunnel ingepland staat. Reclamant vraagt om naast serieus om te gaan met de das ook serieus om te gaan met de fietsers en verzoekt om opnieuw een grotere tunnel, ook voor fietsers en bijvoorbeeld wandelaars op te nemen.
4. Reclamant blijft twijfelen aan nut en noodzaak vanwege de resterende grote hoeveelheid verkeer in het centrum van Boekel door de verkeerde keuze van het tracé. Door reclamant aangedragen alternatief tracé is nooit onderzocht. Dit zou naar overtuiging van de reclamant tot een veel grotere ontlasting van vrachtverkeer in het centrum van het dorp leiden en goedkoper zijn. Bestaande wegen kunnen hierbij beter worden gebruikt.
5. De nieuwe randweg komt uit op een tamelijk chaotische situatie in Volkel waardoor ook voor het vrachtverkeer geen oplossing wordt geboden. De door reclamant aangedragen oplossing biedt daar wel een oplossing voor en veroorzaakt ook nog eens geen agrarische schade.
6. Reclamant stelt dat de randweg leidt tot aanzienlijke schade aan zijn boomgaarden die na een omschakelingsfase van enkele jaren zijn goedgekeurd voor biologische productie. Volgens reclamant wordt onvoldoende rekening gehouden met de procedure aspecten die de benodigde aanpassingen op zijn percelen in het kader van de NSW en de biologische teelt nu eenmaal met zich meebrengen. De beschadiging van bestaande zorgvuldig opgebouwde ecosystemen op perceel van reclamant is niet onderzocht. De nieuwe procedures dienen te zijn afgerond voor de bezwaren kunnen worden ingetrokken.
7. De hoofdbestemming van het perceel moet normaal agrarisch gebied blijven volgens reclamant. Landschapselementen zijn geen doel op zich. Reclamant verwacht grote schade van de plaatsing van het bedrijf aan de binnenzijde van de Randweg.
8. Eerder toegewezen bouwvlak behoort volledig intact te blijven stelt reclamant. De afwaardering van het perceel naar een willekeurige houtwal is onaanvaardbaar.
9. De voorgenomen Randweg beschadigt een ecologisch evenwichtssysteem (bijen, hommels, flora en fauna).
10. Door de voorgestelde ligging van het biologisch tuindersbedrijf in de zone tussen Randweg en het dorp wordt doorontwikkeling van het bedrijf vrijwel onmogelijk gemaakt stelt reclamant.
11. De weigering om voor een paar bedrijven, waaronder dat van reclamant een directe aansluiting op de randweg te maken, is niet logisch gezien het feit dat op de overige delen van het tracé vele tientallen aansluitingen bestaan. Hierdoor wordt reclamant we volstrekt onnodig extra benadeeld in de toekomstige mogelijkheden.

**Gemeentelijke reactie:**

1. Zoals in 2.5 gesteld is het uiteindelijke tracé een resultante van een afweging van veel belangen. Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en een kavelruilproces, mogelijk waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. In deze situatie betreft het verwachte inkomstenderving. Beoordeling van claims inkomstenderving vallen onder de beoordeling van planschade en worden in dat kader meegewogen.
2. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. In dit voorstel is ook opwaardering van recreatieve voorzieningen opgenomen en is rekening gehouden met de prieeltjes. De kosten voor aanpassing van de routes vergoedt de gemeente Boekel. De eerste contacten hiertoe zijn gelegd en samen werken we aan de planvorming hiervoor. Naast het aanpassen en versterken van de routes gaat de gemeente Boekel er voor zorgen dat de monumenten en prieeltjes weer goed bewegwijzerd worden. Ook plaatst de gemeente Boekel een aantal informatieborden, bij bijvoorbeeld de kleine monumenten om bezoekers / fietsers meer bewust te laten zijn van de omgeving. De gemeente Boekel stemt af met de Stichting D'n Eik over de precieze invulling van de bewegwijzering en de locaties van de picknicktafels, om zo te komen tot plannen, waar beide partijen mee in kunnen stemmen.
3. Van een fietstunnel ter hoogte van het Goor is geen sprake geweest. Het Goor wordt ter plaatse inderdaad afgesloten maar blijft vanuit beide zijden wel gewoon bereikbaar. Ook is er vanaf de Erpseweg een parallelweg aangelegd om de westzijde van Het Goor te bereiken. In het kader van de planvorming is uitgebreid flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek vloeien de wettelijk verplichte maatregelen voort zoals deze nu zijn opgenomen / vertaald in het bestemmingsplan voor de Randweg, zoals de passages voor dassen. Van een belangenafweging tussen mens en dier is geen sprake.
4. Uit alle onderzoeken blijkt dat de aanleg van een randweg, alles afwegende, de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. De randweg voldoet aan de doelstellingen voor wat betreft de hoeveelheid verkeer in het centrum. De keuze voor het huidige tracé is op basis van het MER uit 2009 reeds gemaakt en door de gemeenteraad geaccordeerd. De resultaten uit het Addendum MER, alsmede de ontwerpoptimalisaties zijn een nadere uitwerking en optimalisatie van dit besluit. Alternatieven zijn zodoende niet meer aan de orde.
5. Op basis van een uitgebreide studie met verkeersmodellering is de N605 aangewezen als een belangrijke regionale ontsluitingsweg. Op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid is het traject Gemert – Uden (A50) opgedeeld in drie trajecten. Noordelijke randweg Gemert, randweg Boekel en traject Volkel – A50. Het planologisch traject voor de randweg Gemert is inmiddels doorlopen, de aannemer is reeds geselecteerd en start in mei 2017 met de werkzaamheden. Voor de randweg Boekel is de planologische procedure nu lopende, waarvan zienswijze van reclamant onderdeel is. De studie in Volkel wordt later opgestart.
6. In de tracékeuze is bij onderliggende afwegingen ook het belang van het betreffende perceel gewogen. In het bestemmingsplan is niet in de beoordeling betrokken dat aan uw percelen een status in het kader van de Natuurschoonwet is toegekend. Dit is planologisch niet relevant. Reclamant stelt dat de randweg afbreuk doet aan

biologische teelt van gewassen op zijn perceel, maar onderbouwt dit niet. Een deel van de percelen is inderdaad benodigd voor de aanleg van de randweg. Het gaat om ongeveer 3.600 m<sup>2</sup>. In het kavelruilproject wordt gezocht naar compensatie van verlies aan gronden direct aansluitend aan het huidige perceel. In deze overweging worden de mogelijkheden voor biologische teelt van gewassen op het huidige perceel en eventuele ruilgronden betrokken.

7. De hoofdbestemming van het resterende perceel wordt niet geregeld in het voorliggende bestemmingsplan. Indien reclamant wenst dat een andere bestemming voor dit gedeelte van uw perceel wordt vastgesteld dan dient reclamant te reageren op de procedure zoals die doorlopen wordt voor het omgevingsplan Buitengebied 2016.
8. Zie de beantwoording van vraag 7.
9. In het kader van de planvorming voor de Randweg heeft natuur onderzoek plaatsgevonden. Er is getoetst aan geldende wet- en regelgeving op dit vlak. Uit het onderzoek dat als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat het aspect natuur het initiatief tot realisatie van de Randweg niet in de weg staat. Aan de hand hiervan wordt geconcludeerd dat ook voldoende rekening is gehouden met de aanwezige ecosystemen.
10. Meerdere zienswijzen gaan in op waardevermindering van (agrarische) eigendommen en/of planschade. Voorop gesteld, de aanleg van een nieuwe provinciale weg gaat altijd ten koste van grond en zal op plekken vlak naast die weg leiden tot waardevermindering. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemeden. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos worden gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen.
11. Directe erfaansluitingen op nieuwe provinciale infrastructuur (80km/h wegen) worden niet toegepast in verband met verkeersveiligheidsoverwegingen.

---

<b>Zienswijze</b>	: 23
<b>Boekingsnummer</b>	: AI/76973
<b>Indiener</b>	: <b>Das namens Lorse – van Oorschot</b>
<b>Adres</b>	: <b>Het Goor 10 Boekel</b>
<b>Dagtekening</b>	: 04-01-2017
<b>Ingekomen</b>	: 04-01-2017

**Wijze inbreng : Schriftelijk****Beknopte samenvatting zienswijze:**

1. Over een lengte van 2200m is er geen enkele oversteek terwijl CROW een afstand van 1000 meter voorschrijft?
2. Oversteken voor fietsers worden niet toekomst vast en veilig vormgegeven. Op geen enkele wijze zijn de nu voorgestelde ontwerpen voor fietsers onderbouwd. Voor fietsers komen er gevaarlijke rotondes (dubbele oversteken) op het begin en eindpunt bij terwijl 'Duurzaam veilig' deze saneert? Dit knelt des te meer omdat fietsen aan zowel de Volkelseweg als Gemertseweg aan de westzijde plaatsvindt zodat er dus in vergelijking met de huidige situatie veel meer oversteken bij komen (en uit onverwachte kanten). Reclamant stelt dat de belangen van fietsers onvoldoende lijken onderkend en daarmee niet goed afgewogen. De reactie par 2.3 van de nota van inspraak schiet op dit punt ernstig te kort. Het ontwerp is ook in tegenspraak met het PVVP waarbij voor deze regio gekozen wordt voor de auto & fiets.
3. Reclamanten kunnen met de fiets niet meer richting het centrum omdat de rotonde op de Erpseweg geen fietspad heeft.
4. Nu er voor de auto's wel een extra afslag is gemaakt zal er veel sluipverkeer voor de woning van reclamant langsgaan omdat deze weg aansluit aan de korte route naar de A50. Reclamant stelt dat uit de ontwerpbesluitvorming niet blijkt dat dit effect betrokken is bij een brede en zorgvuldige afweging van belangen.
5. Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid en de motivering rechtens tekort schiet. Derhalve kan volgens reclamant niet gesteld worden dat de besluitvorming getuigt te strekken t.b.v. een goede ruimtelijke ordening ex artikel 3.1 Wro.

**Gemeentelijke reactie:**

1. De CROW geeft richtlijnen voor wat betreft routestructuren, dit zijn geen harde eisen. Op basis van relaties tussen het buitengebied en de kern, en aanwezigheid van omvang van bebouwingsclusters, is beoordeeld welke voorzieningen noodzakelijk zijn. Voor de relatie tussen Het Goor en het centrum van Boekel is beoordeeld dat de route via de Erpseweg tot een geringe omrijafstand leidt en daarmee acceptabel is.
2. In het huidige ontwerp is met de brede fietsoversteken juist gekozen voor veilige oversteekmogelijkheden met een rustpunt tussen de rijrichtingen. Omdat de rotondes buiten de bebouwde kom liggen hebben fietsers geen voorrang. Bij zienswijze 1 zijn wij ingegaan op een suggestie van reclamant. Dit heeft tot gevolg dat wij de fietsoversteken bij de rotonde Volkelseweg zullen wijzigen. Deze zullen dan de twee minst drukke aansluitingen oversteken. Hiermee wordt de verkeersveiligheid nog meer gewaarborgd. Het PVVP is het overkoepelend beleidsplan provincie breed, waarbij er sprake is van een hoog abstractieniveau. Doelen uit het PVVP zijn niet één op één te projecteren op individuele projecten. Ontwerpen moeten wel passen binnen de kaders van het PVVP. Het ontwerp van de randweg Boekel is overigens een integraal ontwerp (met afwegingen; ontwerpkeuzes) voor zowel Auto als Fiets. In de structuurvisie Boekel is inderdaad opgenomen dat de fysieke barrièrewerking zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Verder wordt opgemerkt dat bij de uitwerking dan ook aandacht moet worden besteed aan de huidige verkeersroutes die door het tracé doorsneden worden. Wij zijn van mening dat met de verschillende rotondes die aangelegd worden, de fysieke barrièrewerking van de Randweg afdoende is

tegengegaan voor fietsers. Dat hierdoor omrijafstanden is evident, Deze zijn echter niet dusdanig dat hier maatregelen op genomen moeten worden.

3. Aan de noordzijde van de Erpseweg ligt een eenzijdig in twee richtingen te berijden fietspad. Dit fietspad wordt door middel van oversteekplaatsen over de rotonde geleid. Deze routing blijft zodoende in stand, aanhakend op de parallelweg richting Het Goor.
4. Om te voorkomen dat Het Goor als sluiproute wordt gebruikt wordt de huidige spitssluiting voor doorgaand verkeer permanent (24/7) van kracht.
5. De stelling van reclamant dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging is niet onderbouwd en niet terecht. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied.









## 4. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Naar aanleiding van de zienswijzen is op een aantal aspecten sprake van aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

### **Fietsstructuur rotonde Volkelseweg**

Naar aanleiding van één specifieke suggestie in een zienswijze en enkele algemene opmerkingen inzake de veiligheid voor fietsers bij rotondes, is een ontwerpaanpassing gedaan aan de noordelijke rotonde Volkelseweg.

De fietsstructuur was oorspronkelijk voorzien over de oostelijke (Molenstraat) en noordelijke (Volkelseweg) aansluitingen. Dit zijn de meest drukke aansluitende wegen. Het ontwerp is hierop aangepast door de fietsstructuur te voorzien over de zuidelijke (randweg) en westelijke (verbindingsweg naar Neerbroek) aansluiting. Hierdoor kruist het fietsverkeer de minst drukke aansluitingen. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Deze aangepaste fietsstructuur is aangepast in de Verbeelding en tekstueel is de Toelichting hierop geactualiseerd.

### **Verbindingsweg Leurke-Mutshoek**

In de Toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is de verbindingsweg Leurke-Mutshoek opgenomen als een semi-verharde weg. Als gevolg van diverse zienswijzen is besloten deze toch uit te voeren in asfalt, om daarmee zowel qua onderhoud als qua overlast (stof en modder) een betere situatie te realiseren. Dit is tekstueel aangepast in de Toelichting.

### **Rapportage akoestisch onderzoek**

Naar aanleiding van de contra-expertise van Amitec (zie zienswijze 9) is de rapportage inzake akoestiek tekstueel aangepast. De resultaten en conclusies zijn echter ongewijzigd. Er is een nieuwe versie van het rapport bij het bestemmingsplan gevoegd.



## 5. Ambtshalve wijzigingen

Naar aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan is op een aantal aspecten sprake van ambtshalve wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan.

### **Redactionele aanpassingen**

In de stukken zijn hier en daar redactionele aanpassingen gedaan, ter bevordering van de leesbaarheid. Deze worden niet apart genoemd.

### **Uitbreiding bestemmingsplangrens retentievijver**

Het Omgevingsplan Buitengebied en het bestemmingsplan Randweg Boekel zijn met elkaar vergeleken. Hieruit is gebleken dat een klein gedeelte van het perceel van de retentievijver, oostelijk van perceel Lage Raam 2, per abuis niet is opgenomen in beide plannen. Aangezien dit deel uitmaakt van het perceel retentievijver, is dit toegevoegd aan de Verbeelding van het bestemmingsplan randweg Boekel, met de bestemming 'Groen'.

### **Wijzigingen verbeeldingsgrens**

Op een tweetal locaties aan de zuidzijde van het plangebied is de grens van de Verbeelding gewijzigd. Deze aanpassing is doorgevoerd om de doorsnijding van twee percelen te beperken (kadastrale percelen BKL05N 350 en BKL05O 554). Deze aanpassingen hebben verder geen consequenties voor onderzoeken, regels of verbeelding.

### **Wijziging Notitie Water**

In samenspraak met het waterschap Aa en Maas zijn in de fase tussen ontwerpbestemmingsplan en vaststelling van het plan kleine aanpassingen doorgevoerd in het memo met betrekking tot water. Deze aanpassingen hebben geen verdere inhoudelijke consequenties voor het bestemmingsplan en worden verder ook niet specifiek genoemd.

### **Dubbelbestemming 'Leiding – Water'**

Brabant Water heeft aangegeven dat ter plaatse van de doorsnijding van de Zandhoeksche Loop een belangrijke waterleiding loopt. Om te voorkomen dat door grondwerkzaamheden beschadigingen aan de waterleiding optreden, is aan de betreffende gronden de dubbelbestemming 'Leiding – Water' toegekend. In de regels is opgenomen dat voor werkzaamheden met mogelijke impact op de leiding een omgevingsvergunning moet worden verleend door het Bevoegd Gezag (Burgemeester en wethouders). Alvorens deze te kunnen verlenen, moet worden overlegd met de leidingbeheerder.