

AANTEKENEN R210624048
Gemeenteraad van Gemert-Bakel
Postbus 10000
5420 DA GEMERT

Per fax vooruit: 0492 – 366 325

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Datum
20 april 2015
Onderwerp
zienswijze ontwerpbestemmingsplan Noord-
Om

Ons zaaknummer
R210624048
Uw kenmerk

Behandeld door
Drs. H.P.W. Havens
Afwezig op dinsdagen.

Geachte leden van de raad,

U heeft het ontwerpbestemmingsplan Noord Om, na rectificatie vanaf 30 maart 2015 gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Mijn cliënt de heer M.A.L. van Dommelen, Kranerijt 48, 5423 XJ in HANDEL is het met de inhoud daarvan niet eens. Zijn zienswijze licht ik toe in deze brief.

Zienswijze

Het gaat om de voorgenomen aanleg van een nieuwe randweg. Cliënt is agrariër en exploiteert een melkveebedrijf.

Voor de aanleg van de betreffende weg heeft men ongeveer een oppervlakte van circa 2.90.85 ha van cliënt nodig; het gaat hierbij om het perceel kadastraal bekend gemeente Gemert, sectie O nummer 311. Bij het nu voorliggende plan is niet dan wel onvoldoende rekening gehouden met de grote bedrijfseconomische belangen van cliënt; er dreigen zeer grote negatieve effecten voor het uitoefenen van zijn melkveehouderij.

De grond die cliënt moet afstaan maakt onderdeel uit van zijn huiskavel. Voldoende agrarische grond nabij zijn bedrijfsgebouwen is essentieel voor de bedrijfsvoering van cliënt. Als de huiskavel kleiner wordt, betekent dit dat het bedrijf van cliënt behoorlijk minder courant wordt. En de vrees bestaat zelfs dat het onverkoopbaar wordt.

Ook dreigen er voor cliënt problemen, bij het verlies van grond, voor zijn mestverwerking. Het is u ongetwijfeld bekend dat de overheid feitelijk eist dat een melkveehouderij zoveel mogelijk grondgebonden wordt. De door hun vee geproduceerde mest dient door de melkveehouders zoveel mogelijk op hun eigen gronden te worden verwerkt (vgl. grondgebonden groei melkveehouderijen). Als die grond dan volgens als gevolg van planologische maatregelen een andere bestemming krijgt, en

aan het bedrijfsareaal wordt onttrokken, heeft dit voor de betrokken agrariërs, zoals cliënt, grote consequenties.

Verder wordt de weidegang door een beperkt grondareaal geweld aangedaan. Cliënt geeft aan dat de melkprijs minder is als de koeien niet de wei in kunnen. Het verschil is nu 1 cent per liter maar in de toekomst zou dit meer kunnen worden.

Er zijn met cliënt enkele gesprekken gevoerd over aankoop van zijn grond. Daarbij heeft cliënt steeds op adequate compensatie aangedrongen (bijvoorbeeld door aankoop van grond van de burens, zijnde een sociale werkplaats). Tot op heden is er hierbij geen resultaat bereikt. Er is geen zicht op overeenstemming en daarom blijft cliënt in grote onzekerheid verkeren; dit over de toekomst van zijn bedrijf in relatie tot de geplande weg.

Cliënt kan het effect van de aanleg van de nieuwe weg op de gezondheid van zijn vee niet goed inschatten. Mogelijk dat fijnstof voor problemen gaat zorgen. Er is een rapport Luchtkwaliteit van 6.3.2015 bij de stukken ter inzage gelegd. Hierin wordt geconcludeerd dat door de aanleg van de betreffende weg de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer *niet* worden overschreden. Het gaat hierbij echter om theoretische berekeningen met aannames over de etmaalintensiteiten. Of die correct zijn blijft voor cliënt de vraag. Hij verzoekt u om dit aspect nog eens nader te beoordelen.

Verder wordt door cliënt geluidhinder gevreesd. Weliswaar zou de nieuwe randweg Noord-Om voor de woning van cliënt geen negatief effect hebben; dit in de zin dat de voorkeursgrenswaarde niet zou worden overschreden maar in de buitenlucht zal de nieuwe weg merkbaar hoorbaar zijn. Te meer nu er geen geluidreducerend wegdek wordt toegepast.

Cliënt verzoekt om zodanige maatregelen te treffen dat de negatieve geluideffecten van de weg volledig worden weggenomen.

Voor cliënt is ook een punt van zorg dat door de overlast van de geplande weg (vooral geluid en fijnstof schade) de melkproductie van zijn vee onder druk kan komen te staan c.q. gaat stagneren.

Waardevermindering woning

Cliënt vreest dat zijn bedrijf aanzienlijk in waarde daalt na vaststelling van het nu in geding zijnde bestemmingsplan. Cliënt is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Cliënt stelt dat de weg zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omliggende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar een alternatief tracé, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Vervolg op de brief van
20 april 2015

Bestemd voor

Bladnummer
3

Verzoek

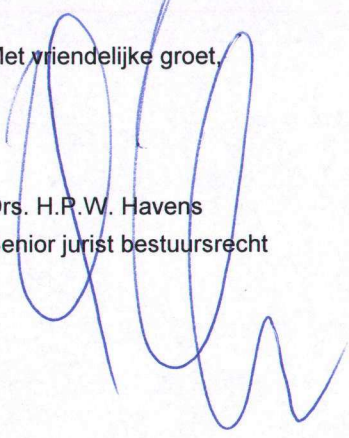
Namens cliënt vraag ik u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen of het plan aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

Hebt u nog vragen?

Belt u dan gerust. U kunt mij bereiken via onze Klantenservice op telefoonnummer 088 462 3700. Mailen kan natuurlijk ook: klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Ik wil u vragen altijd ons zaaknummer R210624048 te vermelden.

Met vriendelijke groet,

Drs. H.P.W. Havens
Senior jurist bestuursrecht



Aan de raad van de gemeente Gemert-Bakel
Postbus 10000
5420 DA GEMERT

ONTVANGEN

29 APR. 2015

Gemert, 29 april 2015

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Noord-Om

Geachte gemeenteraad,

Vele jaren lang al wonen wij met veel plezier aan de Handelseweg 20, de woning die wij indertijd van onze (schoon)ouders hebben overgenomen.

Het is een fijne plek in het fraaie groene bosrijke natuurgebied tussen Handel en Gemert die ons met onze kinderen veel woongenot biedt en waaraan we zeer gehecht zijn.

De schrik sloeg ons om het hart toen bekend werd dat onze woning opgeofferd zou moeten worden voor de aanleg van Noord Om, dat raakte ons diep!

Aarzelend en met de nodige tegenzin en pijn in het hart zijn we op de uitnodiging van de provincie ingegaan om met haar makelaar-taxateur het gesprek over verkoop van onze woning aan te gaan. Dat overleg heeft nog niet tot overeenstemming geleid en in een overeenkomst geresulteerd. Of het uiteindelijk zover zal komen, hangt van een aantal factoren en omstandigheden af. Een daarvan, de belangrijkste, is de beschikbaarheid en betaalbaarheid van een passende vervangende woning op een locatie die qua ligging en woongenot met onze huidige woning kan wedijveren.

Voorstelbaar is dat zo'n locatie zich aandient, maar dat voor de bouw van een nieuwe woning daarop of voor verbouw van een bestaand pand daarop, de (planologische) medewerking van de gemeente en de provincie nodig is. In dat geval willen we dat beiden ons de verzekering geven dat die medewerking ook verleend gaat worden. Dat is voor ons een onlosmakelijke voorwaarde.

Indien het niet lukt een voor ons passende vervangende woonlocatie te bemachtigen, waarvoor al dan niet de medewerking van gemeente en provincie vereist is en ook zal worden verleend - een concreet vooruitzicht daarop is er nu nog niet - dan willen wij in onze woning aan de Handelseweg blijven wonen. Daarvoor is een verandering van het tracé van de Noord Om noodzakelijk.

Deze omstandigheden in aanmerking nemende, verzoeken wij u nadrukkelijk om voor het weggedeelte van de Noord Om een alternatief tracé te bepalen waarbij onze woning kan blijven staan met volledig behoud van ons huidige woongenot.

In het verlengde hiervan vragen wij u om het bestemmingsplan voor de Noord Om met een tweede, alternatief wegtracé aan te vullen en het bestemmingsplan zoals dat in ontwerp ter inzage ligt in die vorm gewijzigd vast te stellen.

Met dit verzoek laten wij u zien de aanleg van de weg niet te willen frustreren.
Dat is wat we met deze zienswijze aangaande het ontwerp bestemmingsplan Noord Om beogen.

Met vriendelijke groet,

Huub en Angela Francissen
Handelseweg 20
5423 SB Handel

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long vertical stroke, positioned to the right of the typed names.

Aan de raad van de gemeente Gemert-Bakel
Postbus 10000
5420 DA GEMERT

ONTVANGEN

- 6 MEI 2015

Gemert, 4 mei 2015

Onderwerp: Zienswijze over het ontwerp bestemmingsplan Noord Om.

Geachte gemeenteraad,

Wij hebben het ontwerp-bestemmingsplan voor de Noord Om aandachtig gelezen.
Het is ons duidelijk waarom de aanleg van die weg belangrijk is.
In de toelichting is het belang van de komst van de weg uiteengezet.

Doelstelling is volgens het plan:

- verbetering van de doorstroming van het toenemende doorgaande verkeer;
- verbetering van de leefbaarheid, die zwaar onder druk staat;
- verbetering van de bereikbaarheid hetgeen positief is voor de sociaal-economische ontwikkeling van Gemert.

Samen met de Zuid Om en de Oost Om gaat de Noord Om de hoofdonthutingsstructuur van Gemert vormen.

De Vondellaan en de Komweg zullen daar niet langer meer deel van uit maken.

De wijkonthutingsweg Doonheide wordt ontlast en zal niet langer als sluiproute gebruikt worden.

Stuk voor stuk positieve ontwikkelingen. Wie zal dat bestrijden?

Maar vergeet niet dat deze positieve ontwikkelingen ook een keerzijde hebben!

Voor ons en talloze andere aanwonenden van de Zuid Om en Oost Om verbetert de leefbaarheid door de komst van de Noord Om juist niet.

Integendeel, ons leef- en woonklimaat komt door de aanleg van de Noord Om verder onder druk te staan. Onze leefbaarheid verslechtert!

Het is de laatste jaren steeds drukker geworden op de Zuid en Oost Om, de weg grenzend aan onze achtertuinen. En het wordt de komende tijd nog veel drukker!

Door de aanleg van de Noord-Om, wordt het verkeer dat nu rijdt via de Vondellaan en de West Om richting Beek en Donk, Helmond en Eindhoven, omgeleid vanaf de Boekelseweg, Doonheide richting Kingspan Unidek. En dit verkeer komt straks allemaal achter onze huizen voorbij op de Oost en Zuid Om.

In de nabije toekomst zal ook langs Boekel een rondweg worden aangelegd, waarmee het traject vanaf de rotonde bij Beek en Donk tot aan de A50 bij Uden en de A73 bij Boxmeer door de Provincie als regionale hoofverbindingsweg wordt aangemerkt.

Wij hebben overigens helemaal niets tegen de aanleg van de Noord Om. Integendeel, het is een goede zaak dat de verkeersoverlast aan de Komweg en de Vondellaan drastisch beperkt wordt en de bereikbaarheid en ontsluiting van Gemert verbeterd.

De keerzijde is wel dat de verkeersdruk aan de Oost Om en Zuid Om sterk toeneemt. En daarmee ook de geluidsoverlast op onze woningen en achtertuinen en de onveiligheid. Denk daarbij aan de oversteekplaatsen (o.a. Eeuwsel) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. En is de luchtkwaliteit straks nog wel goed genoeg?

Rond 1995, bij de aanleg van de Oost Om en Zuid Om kwamen er per etmaal ruim 5.000 auto's voorbij. Inmiddels is dit aantal verdubbeld en staat de teller op bijna 10.000. Deskundigen (ingeschakeld door de gemeente en de provincie) hebben berekend dat er in 2030 tussen de 15.000 en 18.000 auto's en vrachtwagens voorbij komen. Om u een idee te geven, dat is gemiddeld elke 5 seconden een voertuig, dag en nacht!

Hierom, en omdat meerdere buurtgenoten nu al toenemende hinder ondervinden van de toegenomen verkeersdruk, maken wij ons ernstige zorgen over de kwaliteit van onze leef- en woonomgeving.

Daarom hebben wij deze zienswijze betreffende de aanleg van de Noord Om opgesteld. Deze zienswijze is geen bezwaar tegen de aanleg van de Noord-Om, maar een dringend appèl aan ons gemeentebestuur om een goed woon- en leefklimaat te garanderen voor ons als bewoners aan de Oost Om en Zuid Om.

DE TOENAME VAN VERKEER OP DE ZUID OM

Sinds de aanleg van Zuid Om is het verkeer jaar in jaar uit alsmaar toegenomen. De tabel hieronder laat dat zien.

Wegnummer	272
Wegvak Zuid-Om	
Jaar	Werkdag
2015	niet bekend
2014	niet bekend
2013	9.667
2012	9.831
2011	9.897
2010	9.716
2009	9.250
2008	8.643
2007	8.760
2006	8.110
2005	8.243
2004	8.249
2003	8.373
2002	8.316
2001	7.469
2000	6.818

(Bron: telgegevens van de provincie Noord-Brabant)

Ervan uitgaande dat tussen 1995 (het jaar van aanleg van de Zuid Om) en 2000 sprake was van ongeveer dezelfde verkeersgroei als in de jaren daarna, dan is het verkeer sinds de aanleg van de weg inmiddels al bijna verdubbeld!

Volgens de verkeersberekeningen blijft de verkeersdrukke op de Zuid Om ook in de toekomst verder toenemen, met en zonder Noord Om.

Jaar	Werkdag
2030	Autonome groei <u>zonder</u> Noord Om vlg prognose Verkeersmodel SRE 3.0: minimaal 11.800 – maximaal 15.547 per etmaal

(Bron: Rapport Randweg Noord-Om Geluid – effecten Zuid-Om/Oost-Om en centrum
d.d. 6 maart 2015 Ingenieursburo Ulehake = bijlage 4 bij het ontwerp bestemmingsplan Noord-Om)

Zonder Noord Om zal de verkeersintensiteit op de Zuid Om in de komende jaren verder doorgroeien tot meer dan 15.000 motorvoertuigen per etmaal.

Dat is een toename van 50% ten opzichte van het huidige verkeersaanbod.

Het is zelfs bijna 3 maal zoveel (!) dan in 1995, het jaar van aanleg van de weg.

Jaar	Werkdag
2030	Groei <u>met</u> Noord Om, vlg Verkeersmodel SRE 3.0, zonder nieuwe randweg Boekel en zonder Noord Oost Corridor (Oost-Westverbinding Gemert-Eindhoven): minimaal 14.689 – maximaal 18.219 per etmaal

(Bron: Rapport Randweg Noord-Om Geluid – effecten Zuid-Om/Oost-Om en centrum
d.d. 6 maart 2015 Ingenieursburo Ulehake = bijlage 4 ontwerp bestemmingsplan Noord-Om)

De Noord-Om – zonder een nieuw aan te leggen randweg bij Boekel en zonder de beoogde oost-westverbinding als onderdeel van de NOC – veroorzaakt een extra groei van het verkeer op de Zuid Om met bijna 3.000 motorvoertuigen per etmaal tot ruim 18.000.

De Noord Om veroorzaakt daarmee een verkeerstoename op de Zuid Om van 30% ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit.

De intensiteit van ruim 18.000 is in vergelijking met de intensiteit in 1995 een toename van 340%!

Door de aanzuigende werking van de randweg Boekel zal de toename vermoedelijk nog groter worden. En die toename zal ongetwijfeld nog verder versterkt worden als de Noord Oost Corridor met een snelle verbinding tussen Gemert en Eindhoven er uiteindelijk gaat komen.

DE TOENAME VAN HET VERKEERSLAWAAI LANGS DE ZUID OM

Met de toename van het verkeer tot nu toe al, is vanzelfsprekend ook het verkeerslawaaï aan weerszijden van de Zuid Om toegenomen.

Een groeiend aantal aanwonenden is dat als hinderlijk gaan ervaren. Wonen langs de Zuid Om en Oost Om wordt voor steeds meer bewoners van de tientallen daaraan gelegen woningen steeds minder aangenaam.

Vooral de grote aanhoudende stroom van woon-werkverkeer tussen Boxmeer eo/A73 en Eindhoven vv in de vroege ochtenduren is voor talloze aanwonenden een toenemende bron van ergernis.

Gewekt worden door de wekker is voor bewoners van meerdere woningen niet meer nodig. Als de verkeersstroom op gang komt - dat gebeurt tegenwoordig al om 5.00 uur - is de nachtrust voorbij, zeker bij geopende slaapkamerramen aan de achterzijde van de woningen.

Hoe hoog de geluidbelasting langs de weg momenteel is, weten we niet. Dat heeft Ingenieursburo Ulehaken niet uitgerekend. Het is ook (nog) niet gemeten.

Ulehaken heeft in opdracht van het gemeentebestuur uitgerekend hoe groot de geluidbelasting op de Oost- en Zuid Om zonder Noord Om zal worden en hoezeer die belasting toeneemt bij aanleg van de Noord Om. Het buro concludeert in haar rapport dat de geluidbelasting door de aanleg van de Noord Om gemiddeld met maar 1 decibel (dB) toeneemt. Ogenschijnlijk is dat maar een bescheiden toename.

Om u enig houvast te bieden: bij een toename van 3dB is sprake van een verdubbeling van het geluid dat men hoort.

Bij deze toename van gemiddeld 1 dB horen echter een aantal kanttekeningen en wel de volgende:

1. Die 1 dB komt bovenop de toename van het geluid waarvan sinds 1995 al sprake is als gevolg van de aanhoudende verkeersgroei.
2. De uitkomsten van de geluidberekening van buro Ulehaken zijn niet meer dan globale uitkomsten. Volgens het onderzoeksrapport heeft Ulehaken gerekend volgens een methodiek met een globaal karakter, een geschematiseerd model.
In een overleg over de rekenresultaten vertelde de verantwoordelijke functionaris van het buro ons letterlijk dat "de voor de woningen berekende toename van de geluidbelasting vanwege de modelmatige, globale berekening niet met de werkelijkheid klopt".
Met die uitspraak bevestigde hij het daarover gestelde op bladzijde 11 van het rapport Ulehaken: "de absolute waarde van een dergelijke berekening is beperkt" en "het indicatieve karakter van de resultaten".
Dat is in het rapport ook wel te zien; ter illustratie:
* Bunder 27: 57,09 dB en Bunder 29: 48,37 dB.
* Slenk 109: 57,21 dB en Slenk 107: 51,03 dB.
Erg grote verschillen voor woningen die naast elkaar staan....
3. Ulehaken heeft voor de geluidberekeningen de optimistische, de lage verkeersprognoses (11.800 respectievelijk 14.689) voor 2030 gehanteerd. Waarom? Waarom niet de hoogste cijfers gehanteerd of tenminste het gemiddelde van de hoogste en de laagste?
Het gemiddelde of hoogste cijfer resulteert een hogere geluidbelasting op onze woningen. De praktijk heeft geleerd dat de verkeersprognoses heel vaak te laag zijn geweest.
4. Het berekende geluidniveau voor de woningen - de etmaalwaarde - is het gemiddelde over drie periodes: de dag-, avond- en nachtperiode. Wettelijk gezien is die rekenwijze weliswaar

correct. Wij zijn er echter van overtuigd dat de geluidbelasting tijdens de spitsuren 's ochtends en in de late namiddag veel hoger is dan de etmaalwaarde ofwel de gemiddelde waarde die Ulehaken heeft berekend. Vooral 's ochtends, in de vroege ochtenduren, is dat erg hinderlijk. Een forse aanslag op het woongenot van talloze aanwonenden.

En dan het verkeerslawaaï bij de rotonde ter hoogte van de Slenk.

Het geluid van het remmende en optrekkende verkeer, vooral het (zware) vrachtverkeer, al vroeg in de ochtend, is een steeds groter wordende bron van overlast en ergernis voor de bewoners in de directe nabij van die rotonde. Met name daar waar nog helemaal geen geluidwal ligt.

5. Blijkens het ontwerp-bestemmingsplan Noord Om liggen de woningen in de buitenrand van Doonheide veel verder van die nieuwe weg vandaan dan onze woningen ten opzichte van de Zuid Om en Oost Om. Bovendien is de verkeersintensiteit op de Noord Om aanzienlijk lager dan de intensiteit op de Zuid Om en Oost Om.

Gezien die grote verschillen in afstand en verkeersintensiteit, is het ongeloofwaardig en is het voor ons in ieder geval een raadsel dat de berekende geluidbelasting voor meerdere woningen aan de Zuid Om met ca 48 dB gelijk is aan de geluidbelasting van 48 dB die volgens het ontwerp bestemmingsplan voor de woningen in de buitenrand van Doonheide is berekend.....?

De afstand van de woningen langs de Zuid Om en Oost Om met een geluidbelasting van 48 dB is tot die weg ongeveer 45 mtr. met een aarden wal van ongeveer 2 m hoog tussen de woningen en de weg. De afstand van de woningen in Doonheide tot de Noord Om is ongeveer 125 mtr met een aarden wal van 3 mtr hoog.

Een afstandsverschil van 80 mtr ! en blijkens rapport Ulehaken (pag. 9) 6.500 (!) auto's per etmaal meer op de Zuid Om dan op de Noord Om en ondanks die aanzienlijke verschillen toch dezelfde geluidbelasting op de woningen. Dat vinden wij ongeloofwaardig. We zijn benieuwd naar de verklaring daarvoor.

Ulehaken heeft voor meerdere woningen langs de Zuid- en Oost Om een belasting van 57 dB berekend; bijna 10 dB meer dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dat betekent 3 x zoveel geluid dan het geluid bij de woningen in de buitenrand van Doonheide!

6. De geluidbelasting die Ulehaken voor de woningen heeft berekend, is de belasting op de gevels van de woningen. Met gesloten deuren en ramen is het verkeerslawaaï in een aantal woningen binnen weliswaar hoorbaar, maar tot nu toe niet hinderlijk. In de achtertuinen is dat wel anders. Op een enkele woning na zijn alle woningen met de achterkant naar de weg gekeerd. De achtertuinen grenzen dan ook aan de weg. De kwaliteit van het woonklimaat hangt niet alleen af van het verkeersgeluid dat binnen in de woning, met gesloten of open ramen, hoorbaar is. Het hangt ook af van het verkeerslawaaï in de achtertuinen. Onze woningen beschikken, anders dan de meeste woningen aan de Vondellaan en Komweg, niet over een geluidluwe buitenruimte waar we zomers rustig kunnen zitten. Bij enkele woningen liggen de achtertuinen maar amper 12 mtr van de weg vandaan. Regelmatig is het lawaaï in sommige achtertuinen nu al zo sterk dat het ondoenlijk

is om aan de tuintafel een verstaanbaar gesprek te voeren.

7. De met klimop begroeide schermen, zgn green-walls, die 8 jaar geleden in goed overleg tussen gemeente en aanwonenden van de Zuid Om op kosten van gemeente en aanwonenden zijn geplaatst, hebben door slijtage hun geluidwerende werking inmiddels grotendeels verloren; het scherm is hier en daar een gatenkaas. Binnen afzienbare tijd is het niet meer dan een skelet van klimopwortels. In de geluidberekeningen is Ulehaken er echter van uitgegaan dat die schermen nog in goede staat verkeren. Dat zou terecht zijn bij een scherm zonder gaten met een massa van 10 kg aarde / m².
8. De nieuwe laag stil asfalt die de provincie vóór de aanleg van de Noord Om op de Zuid Om en Oost Om gaat aanbrengen is anders dan wij steeds hebben gedacht, niet stiller dan de laag die er nu op ligt.
In antwoord op een vraag daarover heeft de gemeente ons laten weten dat die nieuwe laag hetzelfde geluidbeperkend effect heeft als de huidige deklaag. Het verschil tussen de huidige en de nieuwe deklaag is kennelijk, dat de nieuwe deklaag minder slijtgevoelig is en daardoor langer haar geluidbeperkende werking zal behouden.

Met deze kanttekeningen en vragen willen we u duidelijk maken, dat wij weinig waarde hechten aan theoretische geluidberekeningen. Wij huldigen het spreekwoordelijk gezegde 'meten is weten'. Behalve dat de berekende geluidbelasting op de woningen resultaat is van modelmatige, globale theoretische berekeningen, zijn de verkeersintensiteiten voor ons ook niet zonder meer betrouwbaar. Bij bestudering van de eerste versie van het rapport Ulehaken en daarna ook in de tweede, verbeterde versie stelden wij vast dat de verkeersaantallen niet klopten. Naar aanleiding daarvan werden ze nogmaals gecorrigeerd.

De intensiteiten waaraan de geluidbelasting is gerelateerd zijn slechts prognoses.

Omdat de werkelijke verkeersaantallen vaak hoger uitvallen, heeft de minister een wijziging van de Wet geluidhinder aangekondigd (zie de brief d.d. 28 maart 2013 herziening geluidwetgeving van de staatssecretaris aan de voorzitter van de Tweede Kamer). Wegbeheerders worden in de toekomst verplicht om de verkeersintensiteit periodiek te monitoren om zonodig (aanvullende) geluidbeperkende maatregelen te treffen.

Het gaat ons helemaal niet om de getallen. Voor ons gaat het om het lawaai dat wij in en rondom onze woningen horen en de hinder die wij daarvan ondervinden. Nu al, maar door de groei van het verkeer – zowel de autonome groei als de extra toename als gevolg van de aanleg van de Noord Om – in de toekomst nog veel nadrukkelijker. Dat doet afbreuk aan ons woongenot en kan op den duur zelfs onze gezondheid gaan schaden. Daarover maken wij ons steeds meer zorgen!

De voor de Noord Om verantwoordelijke wethouder Hoppezak heeft herhaaldelijk gesteld, dat het gemeentebestuur zich verantwoordelijk voelt voor een goed woon- en leefklimaat, ook voor de aanwonenden van de Zuid Om en Oost Om. Daarbij heeft hij ook gesteld dat een goed woon- en leefklimaat wat hem betreft niet uitsluitend bepaald wordt door wettelijke geluidnormen, maar dat de beleving van de bewoners daarbij ook een maatgevende factor is.

Wij zijn nu dan ook verheugd over de afspraak 'meten is weten' die in de raadsvergadering van 5 maart jl. is gemaakt om geluidmetingen te doen vóórdat de Noord Om wordt aangelegd en na de

aanleg en openstelling daarvan en de afspraak dat wethouder Hoppezak over de meetresultaten aan de raad zal rapporteren.

NB. Het viel ons overigens op dat de besluitenlijst van die vergadering een vaag uittreksel is van de gemaakte afspraken en gedane toezeggingen die volgens de bandopname van de vergadering concreet en duidelijk zijn.

DE VERKEERSONVEILIGHEID VOOR OVERSTEKENDE FIETSERS EN VOETGANGERS

De fiets- en voetgangersoversteekplaats in de Eeuwsel is vooral voor ouderen en kinderen niet bijster veilig. In de loop van de afgelopen jaren zijn daar al verschillende ongelukken gebeurd. Enkele keren met ernstig letsel.

Naarmate het verkeer op de Zuid Om gaat toenemen, wordt die oversteek gevaarlijker.

Het is een drukke oversteek, aanmerkelijk drukker dan de overigens evenmin veilige oversteekplaats in de Groenendaal. De oversteek in de Eeuwsel maakt namelijk deel uit van meerdere recreatieve fiets- en wandelroutes en is voor de bewoners van de wijk Paashoef Zuid feitelijk de enige uitgang naar het buitengebied voor het maken van een ommetje. Voor veel schoolgaande jeugd uit Bakel en De Mortel is de oversteek onderdeel van hun dagelijkse route naar het Commanderijcollege. En niet te vergeten de daar overstekende jonge kinderen die na schooltijd en op zaterdag op weg zijn naar manege De Stap.

Wij vrezen voor een aanrijding met fatale afloop op deze oversteekplaats vroeg of laat.

Laten we hopen dat de toezegging van wethouder Hoppezak naar aanleiding van de oproep van de gemeenteraad voor verbetering van de veiligheid van beide oversteekplaatsen ook daadwerkelijk kan en zal resulteren in veiligheid verhogende maatregelen of voorzieningen. We hopen in ieder geval dat het spreekwoord 'als het kalf is verdronken, dempt men de put' hier nooit van toepassing zal worden.

VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Bij het lezen van het ontwerp bestemmingsplan voor de Noord Om schrokken we toen we op bladzijde 47 van de toelichting lazen dat op dit moment vervoer van gevaarlijke stoffen over de Zuid Om en de Oost Om, als onderdeel van de provinciale N272, plaatsvindt.

We lazen vervolgens ook, dat de Zuid Om en Oost Om niet als een geregistreerde transportroute voor gevaarlijke stoffen is aangemerkt.

Gezien de aard van de N272 en dat de hoeveelheid transport van gevaarlijke stoffen beperkt zal zijn, wordt verondersteld, dat alle vervoer van gevaarlijke stoffen rondom de kern Gemert uit bestemmingsverkeer bestaat van en naar inrichtingen waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt. Dat lezen we in de plantoelichting.

Volgens de tekst in de toelichting wordt die veronderstelling versterkt doordat er in onze gemeente geen wegen liggen die de primaire ontsluiting vormen tussen stedelijke regio's en/of grootschalige industriële gebieden.

Het is voor ons volstrekt onbegrijpelijk dat men de beoordeling van de veiligheid op en langs de weg baseert op slechts een veronderstelling. U zult begrijpen, dat de ongerustheid over onze veiligheid ons om het hart geslagen is!

Zeker nu met de aanleg van Noord Om de verbinding tot stand komt tussen de provinciale N605

(A50/Uden-Gemert-Helmond/Eindhoven) en de N272 (A73/Boxmeer-Helmond/Eindhoven) en deze beide routes belangrijke regionale hoofdverbindingswegen worden - de N272 is dat al - wordt de aantrekkingskracht van deze routes, ontegenzegglijk ook voor vervoerders van gevaarlijke stoffen, groter. Het is dan ook veel te gemakkelijk en naar onze mening onverantwoord om voor het oordeel over de veiligheid op en langs deze wegen slechts van veronderstellingen uit te gaan!

In het belang van onze veiligheid en die van talloze andere mensen, dringen wij er dan ook met klem bij u op aan om gedegen onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Noord Om, Zuid Om en Oost Om te doen en de vaststelling van het bestemmingsplan Noord Om in ieder geval uit te stellen totdat we de uitkomsten van dat onderzoek kennen en met elkaar op basis daarvan kunnen vaststellen dat de veiligheid gewaarborgd is.

LUCHTKWALITEIT

We hebben in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan gelezen, dat de aanleg van de Noord Om en de daarmee te ontstane verkeersbewegingen niet tot een overschrijding van de wettelijk toegestane grenswaarden voor luchtkwaliteit leidt. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het realiseren van de Noord Om, aldus wordt geconcludeerd.

Bij het lezen van het onderliggende onderzoeksrapport (bijlage 1 bij het ontwerp-bestemmingsplan) stelden we met verbazing vast, dat de Oost Om wel, maar de Zuid Om niet in het onderzoek is meegenomen. Weliswaar wordt de luchtkwaliteitsnorm langs de Oost Om niet overschreden, of dat langs de Zuid Om ook het geval is, weten we niet. Dat is blijkens het rapport niet onderzocht.

We willen graag weten hoe het met de luchtkwaliteit langs de Zuid Om gesteld is. De verkeersintensiteit valt op de Zuid Om 3.500 per etmaal hoger uit dan op de Oost- Om. We willen dan ook weten of de luchtkwaliteit langs de Zuid Om in de toekomst onder de wettelijk toegestane norm zal blijven.

TENSLOTTE

Zonder de komst van de Noord Om zal het verkeer op de Zuid Om en Oost Om de komende jaren al gestaag blijven groeien. Door de aanleg van de Noord Om zal die autonome groei nog groter zijn. Zoals al gezegd, dat is nou juist ook de doelstelling van provincie en gemeente.

Prima, de bedoeling van het gemeentebestuur om wegen en straten in de kom, zoals de Vondellaan, de Komweg en de Doonheide te ontlasten en dat verkeer over de Zuid Om en Oost Om om de dorpskom heen te leiden.

Niet helemaal onbegrijpelijk, maar wel betreutenswaardig voor ons is het besluit dat de provincie heeft genomen om de Noord Om op te waarderen tot een belangrijke, nu nog ontbrekende schakel in de door haar tot regionale hoofdweg opgewaarde verbinding Uden - Gemert - Eindhoven/Helmond.

Prima, wij verzetten ons daar niet tegen, maar daarbij rekenen we wel op een provinciale en gemeentelijke overheid die ook oog heeft voor onze belangen. En niet alleen oog daarvoor heeft, maar ook maatregelen neemt en voorzieningen treft ter verzekering van een goed leef- en woonklimaat voor al haar inwoners, dus ook voor ons als aanwonenden van deze steeds belangrijker en drukker wordende regionale verkeersader!

Nogmaals, wij hebben geen bezwaar tegen de aanleg van de Noord Om, maar we hebben wel

bezwaar tegen de gevolgen daarvan. Een daardoor nog verdere aantasting van ons leef- en woonklimaat is in alle redelijkheid niet meer acceptabel.

Breed maatschappelijk draagvlak voor nieuw asfalt creëer je als overheden niet door alleen maar strikt de wettelijke regels en normen toe te passen. Als alleen dat de maatstaf is, is dat een miskennis van de burger voor wie een rekenkundig bepaalde norm slechts een beperkte waarde heeft omdat hij dagelijks op zijn woonplek de werkelijke overlast van het nieuwe asfalt ervaart. De algemene zorgplicht van de overheid voor haar burgers dient verder te reiken dan de rekenkundige norm.

Veelbetekenend is in dat opzicht een onlangs door het PON verricht onderzoek in Brabant. Daaruit is gebleken, dat mensen in Brabant zich over een aantal ontwikkelingen zorgen maken, o.a. over de aanleg van wegen. Er is blijkens het onderzoek veel ergernis over de wijze van besluitvorming en de belangenafweging door bestuurders en politici over die vraagstukken. De stevige taal van burgers daarover geeft blijk van een groot onbehagen. Dat onbehagen is sterker naarmate mensen zich machteloos voelen, niet weten hoe zij ervoor kunnen zorgen dat bestuurders en politici tot een afweging van belangen komen waarin zij zichzelf herkennen. Het politieke debat is er om de afweging van belangen directer met de samenleving te organiseren en om zo de tegengestelde belangen in de samenleving te laten zien.

Als gemeenteraad heeft u in uw vergadering van 5 maart jl. laten horen zich daarvan bewust te zijn. Dat getuigt van een respectabele politiek-bestuurlijke instelling met perspectief voor effectieve maatregelen om voor alle aanwonenden van de Zuid en Oost Om een goed leef- en woonklimaat duurzaam te waarborgen.

Ook in de gesprekken die wij de afgelopen weken met de raadsfracties hebben gevoerd, hebben we gemerkt dat we serieus genomen worden en dat er begrip is voor onze situatie. Maar nu moet er wel doorgepakt worden. Wij rekenen erop dat het geluid nu ook echt gemeten gaat worden volgens de afspraak uit de raadsvergadering van 5 maart jl. Wij vragen om pragmatische adequate maatregelen. Niets meer, maar ook niets minder.

Wij wensen u een wijs besluit toe en rekenen op u!

Bijlage: Publicatie Nu.nl 21-04-2015 Steeds meer mensen ziek van verkeerslawaaï.

Met vriendelijke groet,

De initiatiefnemers van deze zienswijze, mede namens veel betrokken buurtbewoners van Slenk, Bunder, Paashoefsedijk, Vadem, Wingerd, Leemrand en Steilrand.

Namen en handtekeningen van de initiatiefnemers en overige betrokken buurtbewoners

Ton Verhagen, Slenk 107

en Ingeborg Rosing

Ad de Wit, Slenk 109

Herman van Daal, Bunder 21

Hanny Penninx, Bunder 25

Frans Vereijken, Bunder 15

Anita van Doorn, Bunder 19

P.O.

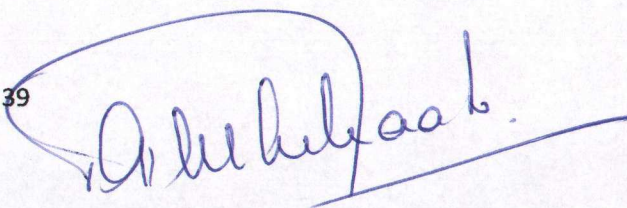
Noud Cornelissen en Esther de Kemp, Bunder 27

Jan Bongers, Bunder 29

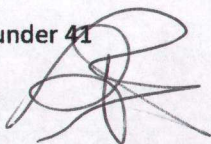
Fam v.d. Heijden, Bunder 31

Ger Müskens, Bunder 33

Ferdinant ter Laak, Bunder 39



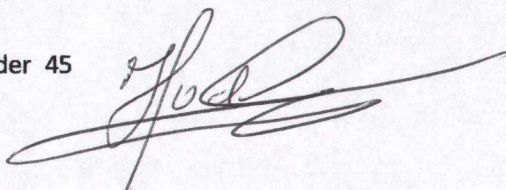
Helmie Bouwmans, Bunder 41



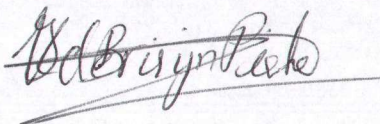
Marie-José Vermeulen, Bunder 43



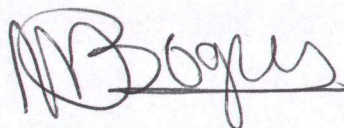
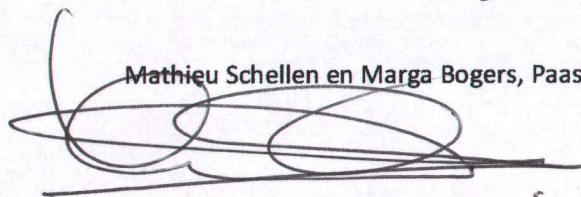
Hans van de Rijdt, Bunder 45



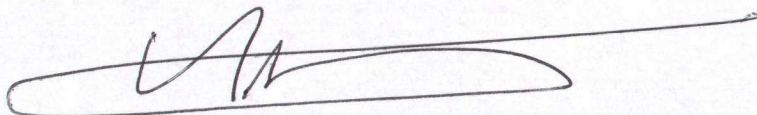
Familie De Bruijn, Bunder 49



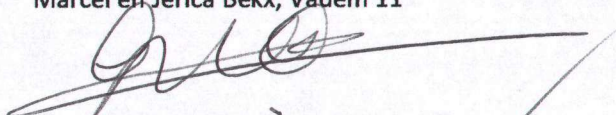
Mathieu Schellen en Marga Bogers, Paashoefsedijk 34 (correspondentie adres)



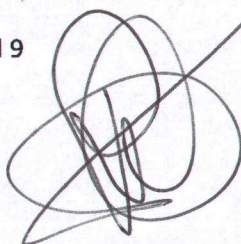
Familie Brouwers, Paashoefsedijk 45



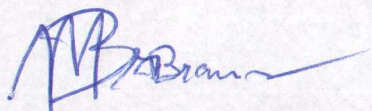
Marcel en Jerica Bekx, Vadem 11



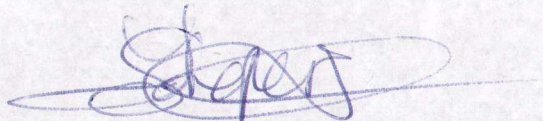
Rien Relou, Wingerd 9



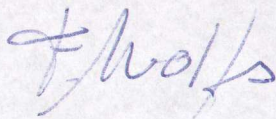
Maarten van den Brand, Leemrand 15



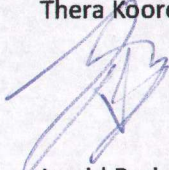
Jos Schepers en Sigrid van den Heuvel, Leemrand 17



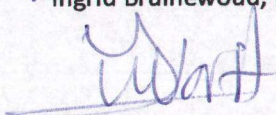
Frans en Rieky Wolfs, Leemrand 19



Thera Kooren, Leemrand 25



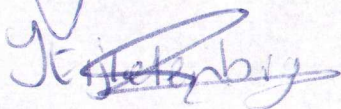
Ingrid Bruinewoud, Leemrand 27



Jos Snijders, Leemrand 30



Fam. v.d. Linden, Leemrand 32



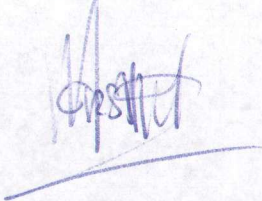
Vera Eeuwens, Leemrand 37

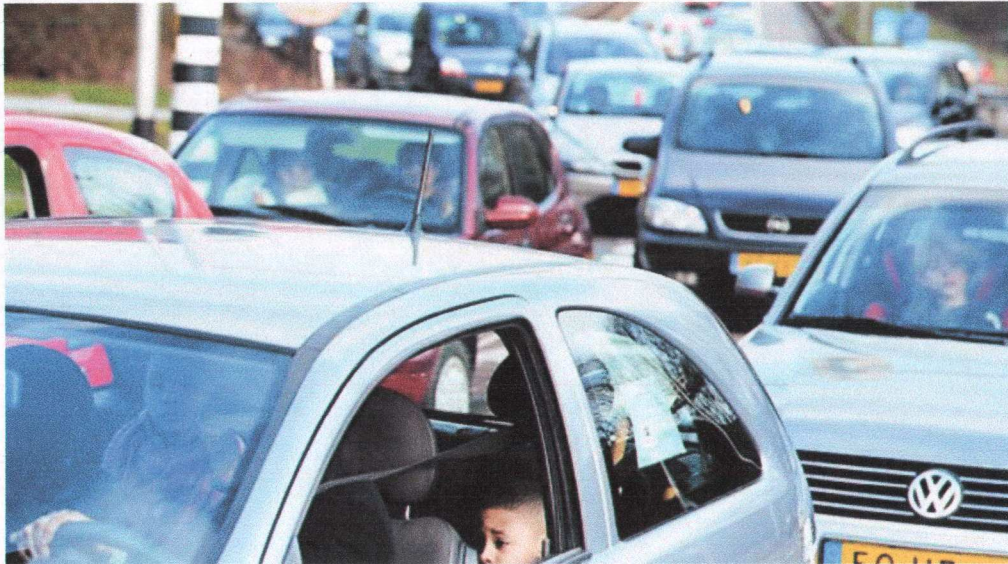


Daan van der Heijden, Steilrand 17



Jolita Morsink, Leemrand





Steeds meer mensen ziek van verkeerslawaaï

Foto: ANP

Gepubliceerd: 21 april 2015 10:23 Laatste update: 21 april 2015 10:29

In Nederland worden steeds meer mensen ziek van verkeerslawaaï.

Verwacht wordt dat er in de toekomst zelfs meer doden gaan vallen als rechtstreeks gevolg van het lawaai van auto's, vrachtwagens en andere vervoersmiddelen. Dat blijkt uit een onderzoek van kennisinstituut CROW-KpVV.

Uit het onderzoek blijkt dat tussen de 600.000 en 800.000 Nederlanders ernstige hinder ondervinden van verkeerslawaaï.

Ze zijn boos en hebben gevoelens van afkeer, boosheid, onbehagen en onvoldaanheid. Daarnaast hebben nog eens 300.000 mensen slaapproblemen door het verkeerslawaaï.

Hartinfarct

Volgens de onderzoekers kunnen de gevolgen ook dodelijk zijn. Jaarlijks worden ongeveer 84 [hartinfarcten](#) in verband gebracht met blootstelling aan geluid van wegverkeer.

De onderzoekers verwachten dat in 2020 de schade door verkeerslawaaï net zo groot is als de schade door verkeersongelukken. Bij de overheid zijn ruim 445.000 woningen aangemeld die in een gebied staan met veel overlast door wegverkeer.

Bij ongeveer eenderde van deze woningen zijn inmiddels maatregelen getroffen zoals een stiller wegdek, geluidsschermen of gevelisolatie.

Door: [Gezondheidsnet](#)

Aan de raad van de gemeente Gemert-Bakel
Postbus 10000
5420 DA GEMERT

Zie pag. 11 voor het
correspondentieadres.

Gemeenteraad Gemert-Bakel

Postbus 10.000

5420 DA Gemert

Ontvangen op

07 MEI 2015

Gemeente Gemert - Bakel

Gemert, 1 mei 2015

Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Noord-Om

Geachte raadsleden,

Na rectificatie ligt het ontwerpbestemmingsplan Noord-Om vanaf 30 maart 2015 gedurende 6 weken ter inzage voor het kenbaar maken van zienswijzen. Met deze brief willen ondergetekenden dan ook hun zienswijze indienen op diverse punten van het ter inzage liggende bestemmingsplan. Voordat we de inhoudelijke punten aandragen willen wij u eerst op de hoogte stellen van hoe het proces tot nu toe gelopen is en de kanttekeningen die wij daarbij maken.

Procesmatige aspecten

Het proces tot nu toe is een proces van vallen en opstaan, waarbij wij niet altijd het gevoel gehad hebben dat er naar ons is geluisterd, dan wel dat er een goede communicatie heeft plaatsgevonden. Oftewel, veel vragen die gesteld zijn, zijn laat of niet beantwoord. Verslagen van overleggen zijn niet altijd gemaakt terwijl dat wel werd toegezegd en terugkoppeling over de aanbevelingen is zelden tot nooit uitgevoerd. Dit betekent dat we uit het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan hebben moeten vernemen wat er met onze reacties is gedaan. Dit vinden we een spijtige zaak, aangezien er altijd wordt beweerd dat communicatie hoog in het vaandel staat van de gemeente.

Het ontwerpbestemmingsplan dat gepubliceerd is bevat daarnaast onduidelijkheden in de nummering en benaming van de bijlagen. Dit betekent dat niet duidelijk gesteld kan worden welke bijlagen op welk moment worden bedoeld. Er zijn namelijk meerdere bijlagen 1 en 2. Daarnaast wordt in de rectificatie gesteld dat er een erratum op het akoestisch onderzoek is toegevoegd. Ook het genoemde erratum is niet te herleiden uit de ter inzage liggende stukken, waardoor wij stellen dat het ontwerpbestemmingsplan met een onzorgvuldige voorbereiding tot stand is gekomen. Wij behouden ons dan ook het recht voor om gedurende het vervolg van de procedure op de onderdelen die onzorgvuldig tot stand zijn gekomen dan wel onzorgvuldig ter inzage zijn gelegd alsnog in beroep te gaan bij de bestuursrechter van de Raad van State.

Het andere aspect dat ondergetekenden tegen de borst stuit is het begrip gelijkwaardige behandeling. De door u gewenste ontwikkeling van de Noord-Om biedt ons een verminderd woongenot. Op dit moment zijn er namelijk landerijen en natuur gesitueerd op de plek waar u een rondweg wilt aanleggen. Wij vragen hiervoor een tegenprestatie van u als ontwikkelaar. De ontwikkelingen van de laatste maanden geven ons echter niet het gevoel dat wij deze tegenprestatie volledig gaan ontvangen. Wat we daarmee bedoelen is het feit dat de laatste maanden aanwonenden van de Zuid-Om ook betrokken worden in de plannen. Het feit dat er naar verwachting hier meer verkeer komt en dat de aanwonenden van deze weg voor hun eigen belangen op komen,

daar hebben wij alle begrip voor. Hetgeen waar wij geen begrip voor hebben is dat het budget dat beschikbaar was voor het treffen van maatregelen en voorzieningen voor de Noord-Om nu ook benut wordt voor de Zuid-Om. Nog concreter: de Zuid-Om wordt voorzien van stiller asfalt en wat gebeurt er met de Noord-Om? Hetzelfde geldt voor de fietsbrug over de Noord-Om waar de provincie nota bene budget voor heeft vrijgesteld: u heeft onlangs besloten om dit budget te gaan benutten voor zowel een fietsbrug over de Noord-Om als over de Zuid-Om. Dit roept bij ons het idee op dat uw college zich in eerste instantie niet goed heeft voorbereid op de gevolgen van de realisatie van de Noord-Om voor de Zuid-Om en dat er nu voor de gemakkelijkste weg wordt gekozen door met een gelijk budget alle problemen op te lossen. Maar dit lost niet alle problemen op, dit werkt juist averechts op het principe van vertrouwen en een eerlijke behandeling gedurende het proces.

Tot slot, wat betreft het onderdeel procesmatige aspecten: hoe zit het met de integrale afronding van het verkeersaspect voor de straat Doonheide? Met andere woorden: hoe is de bereikbaarheid van de woonwijken Doonheide voorzien. Op welke wijze kunnen ondergetekenden straks hun huizen bereiken en wat zijn de gevolgen van een gewijzigde verkeerssituatie. Is dit al integraal bekeken? Tijdens de inloopdag op 12 maart horen wij enerzijds dat hier al plannen over bekend zijn, anderzijds vernemen wij dat hier nog geen duidelijkheid over is. Dit is onacceptabel voor ons, maar zeker ook voor bewoners die mogelijk straks extra verkeer langs hun huizen krijgen omdat alle bewoners van de Doonheide via die wegen naar huis moeten. Daarnaast komt de budgetvraag aan de orde en het tijdsaspect. Aangezien de integrale afronding ervan onbekend is, pleit dit wederom niet voor een zorgvuldige voorbereiding van het totale plan.

Inhoudelijke aspecten

Op de navolgende inhoudelijke aspecten uit de toelichting, de bijlagen of de regels van het bestemmingsplan maken ondergetekenden hun zienswijze kenbaar. Puntsgewijs zijn dit:

- De provincie stelt in haar vooroverlegreactie '... wij achten het voorstelbaar dat voor het compensatieperceel nabij de Specht een beroep wordt gedaan op voornoemde overgangsbepaling...' In andere stukken staat dat in overleg met de provincie bij wijze van uitzondering de natuurcompensatie nabij de Specht al op voorhand is ingericht. Deze uitspraken komen niet met elkaar overeen en hebben een onjuiste uitwerking van de natuurcompensatie volgens de Verordening Ruimte tot gevolg. Daarnaast wijzen we erop dat geen beroep kan worden gedaan op de overgangsbepaling omdat het betreffende perceel niet tijdig als natuur is bestemd
- De haalbaarheid van het bestemmingsplan Noord-Om is zeer ongewis, aangezien er nog diverse toestemmingen en vergunningen verkregen dienen te worden alsmede de vraag of het financieel uitvoerbaar is. Wij verzoeken duidelijkheid omtrent de procedure van de ontheffing van de flora- en faunawetgeving, de procedures omtrent het vaststellen van Hogere grenswaarden volgens de Wet geluidhinder, de nadere uitwerking van het archeologisch onderzoek en de financiële haalbaarheid door middel van het overleggen van de exploitatie. In deze exploitatie dient tevens duidelijk aangegeven te zijn welk budget gereserveerd is voor de natuurcompensatie tussen de Noord-Om en de wijk Doonheide, alsmede het tijdspad van de uitvoering dat hieraan ten grondslag ligt. Het moet namelijk niet zo zijn dat als de realisatie van de feitelijke weg meer geld kost dan geraamd, dat dit ten koste gaat van de natuurontwikkeling.
- Gesteld wordt dat het vigerend bestemmingsplan voor dit gebied het bestemmingsplan 'Buitengebied Gemert-Bakel 2010' betreft, aangezien dit is vastgesteld door de gemeenteraad. Het feit dat een bestemmingsplan is vastgesteld stelt nog niet dat het betreffende plan ook in werking is getreden en onherroepelijk is. Wat is dan ook de feitelijke status van dit plan?

- Het akoestisch onderzoek en de regels van het ontwerpbestemmingsplan zijn niet met elkaar in overeenstemming.
- De regels van het bestemmingsplan dienen de volgende waarborgen te bevatten:
 - Geluidswal ter hoogte van de woonwijk Doonheide dient te allen tijde minimaal 3 meter hoog te zijn, gemeten vanaf de as van Noord-Om.
 - De Noord-Om dient uitgevoerd te worden met stil asfalt, overeenkomstig eerder gemaakte afspraken. Daarbij blijkt uit het rapport dat dit een positief effect heeft op de geluidsbelasting die ondergetekenden op hun dak krijgen en is het een plicht van de gemeente om haar inwoners een goed woon- en leefklimaat te geven. Momenteel genieten wij namelijk van landerijen en natuur, waar dadelijk een weg ligt. Deze tegenpresentatie is daarom in het verleden ook toegezegd.
 - Met een voorwaardelijke verplichting dient opgenomen te worden dat de Noord-Om niet in gebruik genomen mag worden voordat de volledige natuurcompensatie is aangeplant, inclusief de aanleg van de geluidswal en de realisatie van de fietsbrug.
- Met de voorwaardelijke verplichting termijn van 5 jaar voor uitvoering van het deeltraject II stemmen ondergetekenden niet in. Dit zou betekenen dat er gedurende 5 jaar verkeer over de Noord-Om komt, alvorens de compensatie heeft plaatsgevonden. De weg en de compensatie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder deze maatregelen kan de weg namelijk niet gerealiseerd worden. Er wordt namelijk niet aan de geluidsvoorschriften voldaan zonder de uitvoering van de maatregelen. Op de voorgestelde wijze zoals dit nu in het ontwerpbestemmingsplan staat betekent dat dat ondergetekenden gedurende 5 jaar geluidsoverlast en lichthinder ondervinden, alsmede dat we gedurende de aanleg van de weg in de troep zitten en daarna nog een keer voor de uitvoering van de natuurcompensatie. Dit komt het woongenot niet ten goede, wat nog mild is uitgedrukt.
- In het kader van 'gelijke monniken gelijke kappen' verzoeken wij het volgende artikel toe te voegen aan de regels van het bestemmingsplan:
 - In de aangrenzende woonwijk Doonheide dienen geluidmetingen uitgevoerd te worden voordat gestart wordt met de realisatie van de Noord-Om;
 - Binnen 6 maanden na in gebruik name van de Noord-Om dienen wederom geluidmetingen uitgevoerd te worden en deze dienen elke 2 jaar herhaald te worden.
- Voor het onderwerp externe veiligheid is getoetst aan verouderde wetgeving. Daarnaast bevat deze paragraaf veel aannames en veronderstellingen, terwijl berekeningen juist ontbreken. In dit onderdeel wordt tevens gesproken over een ontsluitingsroute voor relatief kleine kernen, waardoor er weinig transport van gevaarlijke stoffen te verwachten is, terwijl juist in andere rapporten wordt gesteld dat de weg 'oh zo belangrijk' is, omdat het een weg met een hoog provinciaal belang is. Ook is het natuurlijk vreemd dat er geen extra transport van gevaarlijke stoffen te verwachten is, maar er wel een verkeerstoename in de regio is. Dit spreekt elkaar wederom tegen.
- De prognose van de verkeersgegevens is een black box voor ondergetekenden. Hierover dient duidelijkheid verschaft te worden, zeker omdat in bijlagen bij het bestemmingsplan aan de ene kant wordt gesproken over een gestage toename van verkeer, dan weer over een overschatting van verkeer, dan weer over het niet trendmatig doorzetten van de verkeersgroei. Al met al geeft dit onduidelijkheid in de prognoses van de verkeersgegevens, terwijl deze de basis zijn van alle berekeningen die hieruit voortkomen.
- Hoe zit het met de uitvoering van de fietsbrug? Van welk materiaal wordt deze gemaakt?
- Moet bij de beoordeling van de luchtkwaliteit niet ook de hoge achtergrondbelasting vanuit de veehouderij worden meegenomen. Het is leuk om te berekenen dat aan de normen van de Wet luchtkwaliteit vanuit verkeer wordt voldaan, maar wij als bewoners hebben ook te maken met de lucht afkomstig van de rest van de omgeving. Dit dient gezamenlijk beschouwd te worden, om op basis van de Wet luchtkwaliteit te kunnen garanderen dat er een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd is. Daarnaast is het bizar dat er gesteld wordt dat er een toename is van verkeer,

maar een grote afname van de concentraties PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ zonder dat hier een verklaring voor wordt gegeven. Het andere bijzondere is dat er gerekend is met 'normaal stadsverkeer', dit strookt niet met de opvatting dat er voorzien is in een weg met een snelheid van 80 km/h.

- Het MER uit 2008 is aangevuld met een addendum van 2015. Niet te herleiden is of het addendum uitgaat van dezelfde onderzoeken als die bij het ontwerpbestemmingsplan zitten. Daarnaast heeft geen heroverweging van de varianten plaatsgevonden. Er wordt telkens alleen gesteld of de situatie in 2008 goed was ingeschat en of dit gevolgen heeft voor het voorgestelde tracé. Er is echter niet meer beoordeeld of het voorgestelde tracé als gevolg van het addendum nog wel het juiste tracé is. Het addendum op de MER biedt daarmee onvoldoende motivatie om te kunnen stellen dat het MER van 2008 nog steeds actueel is.
- Er is geen beoordeling uitgevoerd naar de grondwaterstand in de aangrenzende woonwijk. Dit is temeer van belang omdat er meer waterberging moet worden gerealiseerd voor de Noord-Om. Wat is het effect van deze waterberging op de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit? Op dit moment hebben wij namelijk schoon grondwater dat door velen wordt opgepompt voor beregening van de tuinen. Is dit straks nog steeds mogelijk?
- De bijlage Compensatieplan natuur en landschap van H.C.L. Visser is niet helder over de oppervlakte natuurcompensatie. Het meest inzichtelijk is nog Bijlage 1 Compensatieverplichting Natuur (tabel). Uit deze bijlage blijkt dat de totale compensatie een oppervlakte dient te krijgen van 3.50 ha + 1.50 ha + 2.25 ha = 7.25 ha. Uit het rapport blijkt onvoldoende waar deze 7.25 ha wordt gerealiseerd. Bij de voorgenomen compensatie constateren wij het volgende:
 - De compensatie bij De Specht voldoet niet aan de wet- en regelgeving, deze ligt niet nabij de aantasting en is kwalitatief onvoldoende
 - In paragraaf 3.4 zijn de mitigerende maatregelen voor de dieren beschreven. Wij verzoeken u om de realisatie van deze mitigerende maatregelen zeker te stellen door opname van deze mitigerende maatregelen in het bestemmingsplan.
 - In 3.5.2 is de compensatie langs de Noord-Om beschreven. Onderdeel van deze compensatie is een zone direct naast de Noord-Om. Het is niet realistisch om deze wegberm naast de Noord-Om mee te rekenen als oppervlakte waar de natuurcompensatie wordt gerealiseerd. Deze zone wordt ernstig verstoord door de nieuwe weg, een geluidwal alsmede voet- en fietspaden. De gehanteerde kwaliteitsmultiplier is onvoldoende om dit te compenseren
 - In 3.5.2 is onvoldoende controleerbaar vastgelegd waar de minimaal 0.45 ha nieuwe bosaanplant wordt gecompenseerd
- Wij verzoeken om de oppervlakte natuurcompensatie die vervalt bij De Specht en overige vrijkomende oppervlakte natuurcompensatie te realiseren direct in de omgeving van de mensen die door de Noord-Om in hun woongenot worden aangetast. Het gaat hierbij om compensatie nabij de woningen aan de Handelseweg, de Boekelsweg, Moederkruid, Kranerijt en Paardenbloem.

Ondergetekenden vernemen graag een reactie op de beantwoording van de zienswijze zoals deze wordt voorgesteld aan de gemeenteraad. Daarnaast vernemen wij graag tijdig de planning van het vervolg, dat wil zeggen van de data van behandeling en voorbereiding in de raadsvergadering en de ter inzage legging van het uiteindelijke bestemmingsplan, zodat we de mogelijkheid hebben om voor de besluitvorming in de raadsvergadering van het inspraakrecht gebruik te maken en zo uiteindelijk de volledige periode te benutten om daar waar nodig is beroep in te stellen bij de bestuursrechter van de Raad van State.

Hoogachtend,

Naam

Adres

Handtekening

P.E.A. van den Elsen

Moederkruid 6, 5422 EG Gemert

H.L.P.A.M. Hellings

Moederkruid 8, 5422 EG Gemert

P.M.H. van Mil

Moederkruid 30, 5422EG Gemert

M.A.J.G. Rooijackers

Moederkruid 30, 5422EG Gemert

G. Schefferlie

Moederkruid 6, 5422EG Gemert

M.J.L. Verbruggen-Hendriks

Paardenbloem 11, 5422EE Gemert

P.A.H.M. Verbruggen

Paardenbloem 11, 5422EE Gemert

S.A.H.M. van der Bruggen-Walraven

Moederkruid 16, 5422EG Gemert

R.C.M. van der Bruggen

Moederkruid 16, 5422EG Gemert

F.J. Donkervoort

Moederkruid 4, 5422EG, Gemert

R. Ravesteijn

Moederkruid 4, 5422EG, Gemert



PER AANGETEKENDE POST

De gemeenteraad van Gemert-Bakel
T.a.v. Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 10.000
5420 DA GEMERT

Aarle-Rixtel, 8 mei 2015

Kenmerk: 15.0480/FM

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Noord-Om"

Geachte raadsleden van de gemeente Gemert-Bakel,

Inzake het op 30 maart 2015 gepubliceerde ontwerpbestemmingsplan "Noord-Om" bericht ik u als volgt.

Namens cliënt dien ik hierbij een zienswijze in met betrekking tot het voornoemde ontwerpbestemmingsplan. Mijn cliënten betreffen de navolgende persoon en bedrijven:

- a. Touché B.V., gevestigd aan de O.L.-Vrouwestraat 33 te Handel;
- b. Onroerend Goed Maatschappij Time Out BV, gevestigd aan de O.L.-Vrouwestraat 33 te Handel;
- c. De heer F.J. Vesters, wonende te O.L.-Vrouwestraat 33 te Handel.

De zienswijze betreft de percelen kadastraal bekend gemeente Gemert, sectie O, nummers 291 en 745, en de percelen gemeente Gemert, sectie D, nummers 1430 en 1448. Cliënten zijn gerechtigden tot de percelen.

Woningmakelaardij - Bedrijfsmakelaardij - Agrarische makelaardij - Advisering bij onteigening
vestigingen in Aarle-Rixtel en Best
www.berkkerkhof.nl



Dorpsstraat 8a
Postbus 71
5735 ZH Aarle-Rixtel

T 0492 - 38 66 00
F 0492 - 38 29 07
info@berkkerkhof.nl

IBAN nr. NL87 RABO 0101 4005 43
KvK nr. 17078165
BTW nr. 8093.94.418.B.01

Allereerst willen cliënten u complimenteren over het initiatief en het algemene ontwerp van het bestemmingsplan. Echter ten aanzien van het ontwerp hebben cliënten nog enkele aandachtspunten c.q. verzoeken tot wijziging.

Wensen cliënten

Ik verzoek u namens cliënten de navolgende wijzigingen door te voeren in het vast te stellen plan:

1. Cliënten wensen een directe ontsluiting vanaf het parkeerterrein van de Time Out op de Noord-Om. Wanneer dit niet mogelijk is zal er een nieuwe ontsluiting gemaakt moeten worden vanaf de Handelseweg. Behoud van de ontsluiting vanaf de Peeldijk is geen optie voor cliënten. Reden hiervoor is dat door de natuurvriendelijke inrichting van de aangrenzende strook grond de veiligheid van het terrein van de Time Out niet gewaarborgd kan worden, verder geeft de ontsluiting via deze weg geen ruimte voor een opstelstrook.
2. Cliënten wensen geen natuurvriendelijke inrichting van het terrein aangrenzend aan de parkeerplaats van de Time Out.
3. Vanwege de aanleg van de Noord-Om vervalt een gedeelte van de Peelse Loopweg. Dit gedeelte betreft de ontsluitingsweg van het perceel met nummer 291. Cliënten wensen een uitbreiding van het plangebied waardoor er een nieuwe ontsluiting gerealiseerd kan worden naar de eigendom van cliënten.
4. Ten aanzien van perceelnummer 1448 wensen cliënten dat de nieuw te graven sloot niet door het voornoemde perceel gaat lopen.

Vertrouwende u hiermee voldoende bericht te hebben. Graag ontvang ik een bevestiging van ontvangst van dit schrijven.

Met vriendelijke groet,

F. Merkens RT

Woningmakelaardij - Bedrijfsmakelaardij - Agrarische makelaardij - Advisering bij onteigening
vestigingen in Aarle-Rixtel en Best
www.berkkerkhof.nl



Dorpsstraat 8a
Postbus 71
5735 ZH Aarle-Rixtel

T 0492 - 38 66 00
F 0492 - 38 29 07
info@berkkerkhof.nl

IBAN nr. NL87 RABO 0101 4005 43
KvK nr. 17078165
BTW nr. 8093.94.418.B.01