Van:
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 12:16
Aan:
Onderwerp: Bezwaar/ zienswijze ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide
Bijlagen: Bijlage Mai. 06-02-2023.pdf

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

Geachte mevrouw

Dank dat u mij afgelopen maandag uitgebreid te woord wilde staan,

Zoals telefonische afgesproken bij deze de visualisaties die ik gemaakt heb van de impact van het plan de Poort de Heide. (zie bijlage van deze Mail)
Ik begrijp goed dat het termijn van officieel bezwaar en of indienen van een zienswijze helaas verstreken is. Maar via deze weg wil ik namens een grote groep buurtbewoners van de wijk Meilust toch een aantal zorgen met u en daarmee de gemeenteraad Bergen op Zoom delen;

De reclamemast:

De hoogte van deze reclamemast is echt enorm. (40 meter) in de stukken wordt een vertekend beeld geschetst van de impact van de mast. In de presentatie van de aanvraag is een “mooie foto animatie” te zien wat de impact voor de omgeving zou zijn echter hierin is de schaal niet juist en heeft men de grote LED “schermen vergeten”. Derhalve vinden wij de documenten misleidend. De gemiddelde wijk bewoner is leek en kan dit niet duiden laat staan inschatten wat de impact in hun omgeving gaat zijn.
Met name de hoogte in combinatie met de grote LEDschermen (2/3 zijdig) gaat een enorme impact hebben op onze leefomgeving.
In de bijlage treft u een door mij gemaakte 3d impressie van de omgeving, bedoeld om te kijken wat de masthoogte doet in onze omgeving. Mijn conclusie is dat we de mast van 40 meter in onze wijk zullen gaan zien zeker daar waar de openingen in de bebouwde omgeving zit en op de verdieping van diverse woningen. Ook de licht intensiteit van de huidige masten zijn enorm waardoor de licht uitstraling flink zal zijn (als referentie verwijs ik u naar de mast bij Seppe)

Verkeer:
De toenemende verkeersintensiteit op de randweg. Ons inziens zullen de fast-food concepten die gepland zijn een grote aanzuigende werking hebben vanuit Bergen op Zoom en Halsteren waardoor de drukte op de reeds overbelaste randweg alleen maar zal toenemen.

Licht vervuiling:
De licht uitstraling die het plan zal hebben(parkeerterrein en uitgelichte gebouwen) zeker met de huidige felle led lampen. De lampen gaan enorm uitstralen en ervoor zorgen dat de horizon continu verlicht zal worden. Ook zorgt deze lichtbron voor verstoring in flora en fauna op en rond de Heide. ((Het dag en nacht ritme van dieren wordt door lichtbronnen verstoord)
In de stukken wordt geen melding gemaakt van de grote reclameborden wanneer deze uitgeschakeld zullen worden.

Geluid :
In het algemeen verkeersbewegingen en de apparatuur van de installaties. Met name de grote luchtbehandelingsinstallaties van het hotel. Deze installatie zal op het dak geplaatst worden en geluid van hoog geplaatste installaties kunnen “verdragen” (uitstralen)

Het Hotel:
Het hotel zou volgens het bestemmingsplan 46 meter hoog mogen worden (13 a 15 verdiepingen) Even voor de algemene beeldvorming de doos van de Philip Moris is 33 meter. De Heiningen flat 31 meter. De

schouder van onze Peperbus is 42 meter. Uiteraard zal dit hotel versierd worden met de nodige lichtgevende reclame uitingen. Ook het hotel kan worden waargenomen vanuit onze wijk en zelfs vanuit de wijde omtrek.

Graag zou ik van u willen vernemen wat voor opties we als buurt nog hebben om alsnog onze bezwaren te delen met de Gemeenteraad. Is er nog een mogelijkheid tot een overleg en indienen van een verlate zienswijze?
Zouden we ons kunnen beroepen op het 'Varkens in Nood'-arrest?
https://www.stibbe.com/nl/publications-and-insights/geen-zienswijze-ingediend-beroep-van-belanghebbende-tegen

Ik hoor graag van U

Met vriendelijke groet,

Bijlage

Bezwaar/zienswijze:

ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg 2022

In onderstaande bijlage vindt u een aantal afbeeldingen waar in we duidelijk proberen te maken wat de impact van de ontwikkeling is op de omgeving.

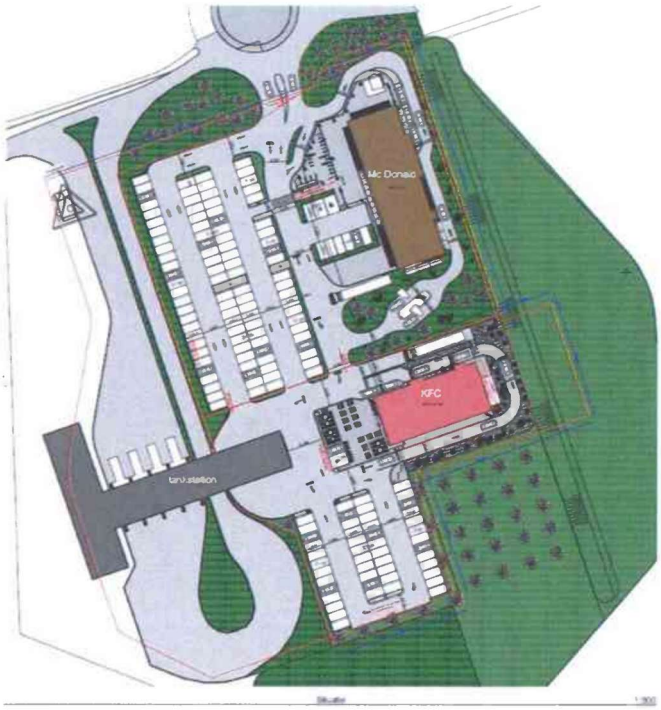
De overige bezwaren staan in de Mail van [redacted] d.d. 06-02-2023 gericht aan [redacted] van het team Ruimtelijke Ordening van gemeente Bergen op Zoom.

Bijlage d.d. 06-02-2023

Onder: De locatie waar het plan moet komen ten opzichte van de wijk Meilust.



Onder: Project omvang van de Fast-Food met daar in niet tekstueel aangeduid waar de reclame mast moet komen. Voor een leek niet te herkennen.



In de aanvraag stukken van de ontwikkelaar zitten onderstaande afbeeldingen. Hier in zijn de Led schermen niet aan gegeven, ook is de hoogte van de mast te klein gesimuleerd.

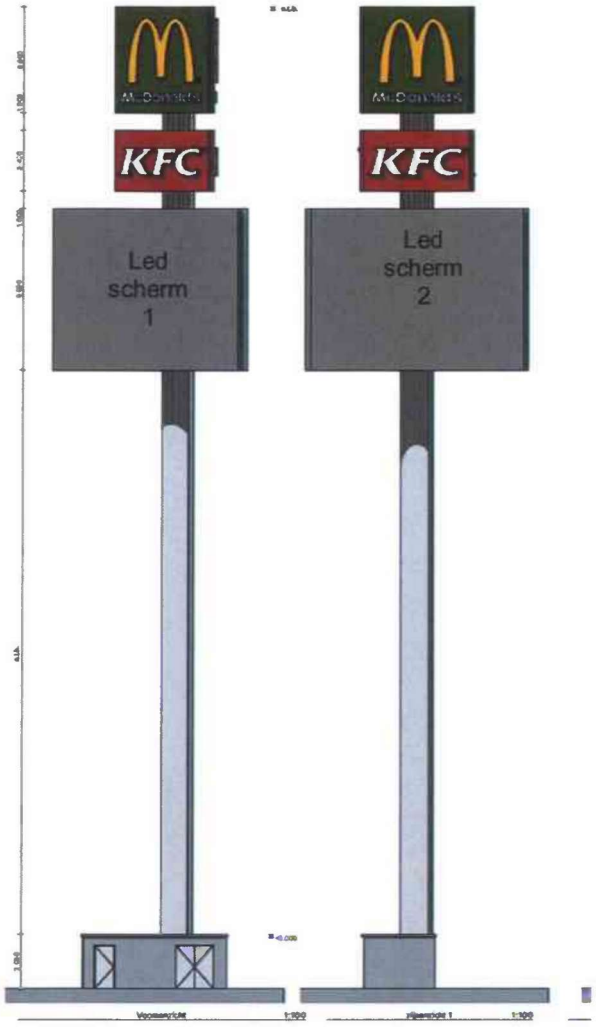


De bestaande zendmast rechts in beeld is slechts 30 meter en staat op gelijke afstand van de camera. De reclame mast wordt bijna op gelijke hoogte geschetst. Terwijl hij 1/3 hoger zou moeten zijn!



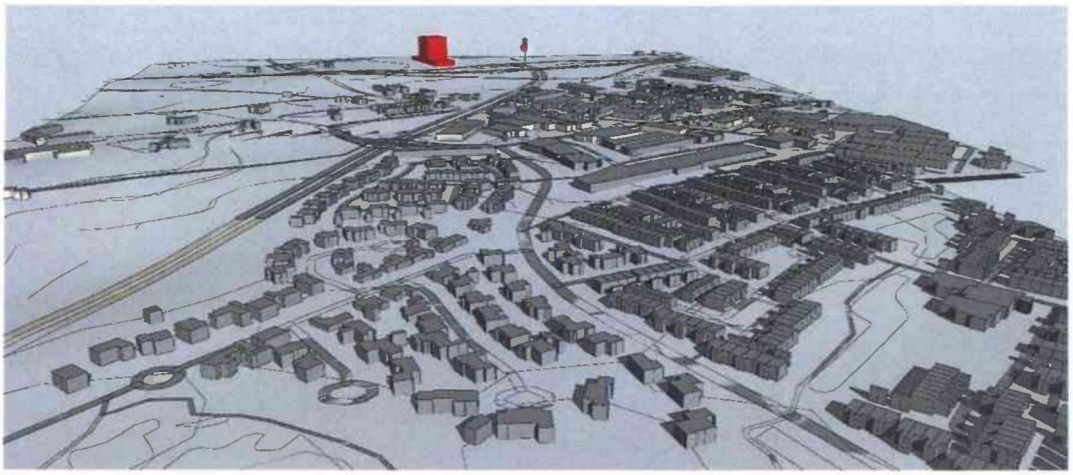
Bron afbeeldingen:

Bijlage 3b. Poortgebied 2022 Bijlagen Toelichting bijlage 1 Aanduidingsmast..pdf

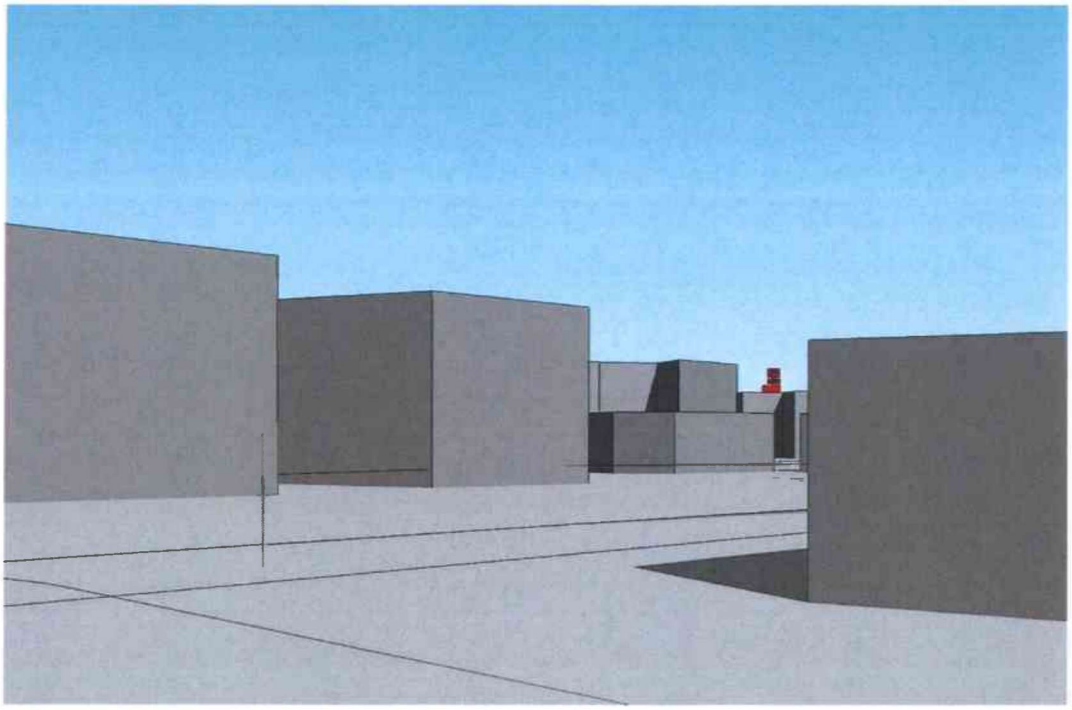




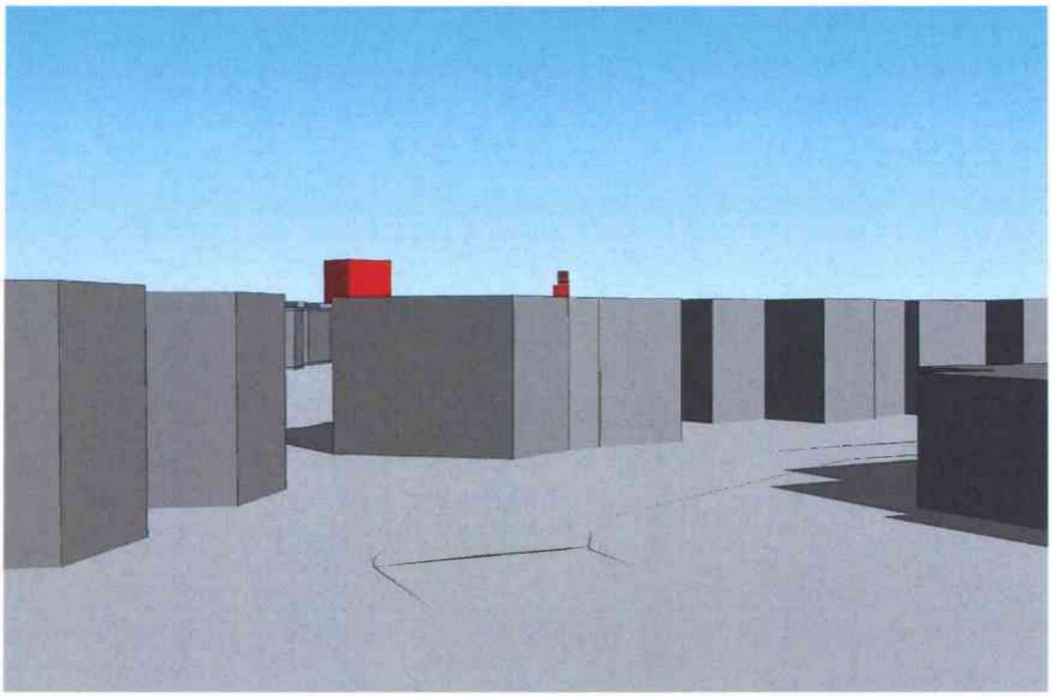
Het led scherm gaat een enorme impact hebben. Voor uw referentie heb ik er op schaal een stadsbus naast getekend.



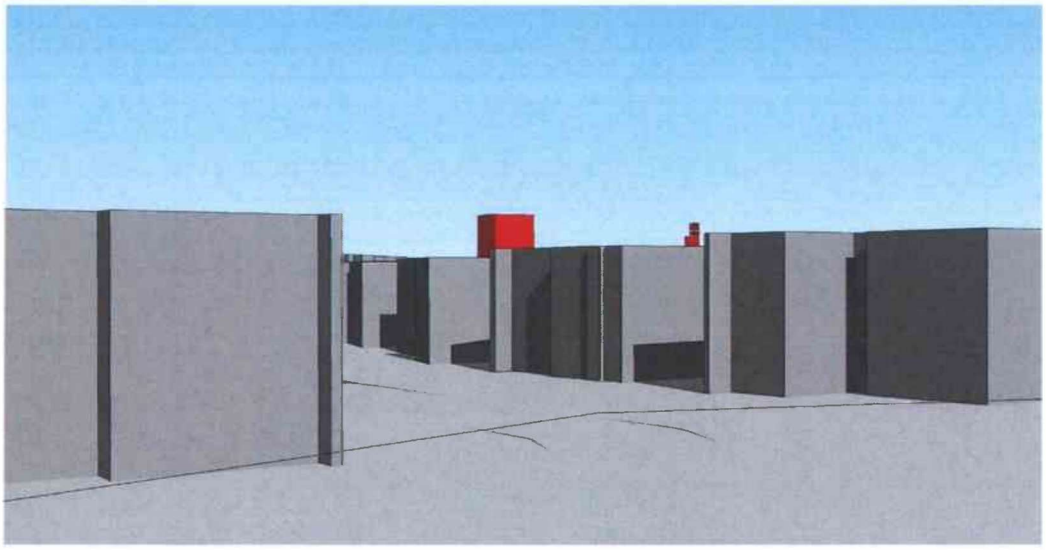
Eigen massastudie. Op de voorgrond de Moerkens op de achtergrond op schaal het hotel met de reclamemast. De woningen zijn getekend als vierkante massas de bestaande hellende daken zorgen voor meer ruimte tussen de bebouwing waar door de impact/zicht op de mast en het hotel mogelijk erger is .



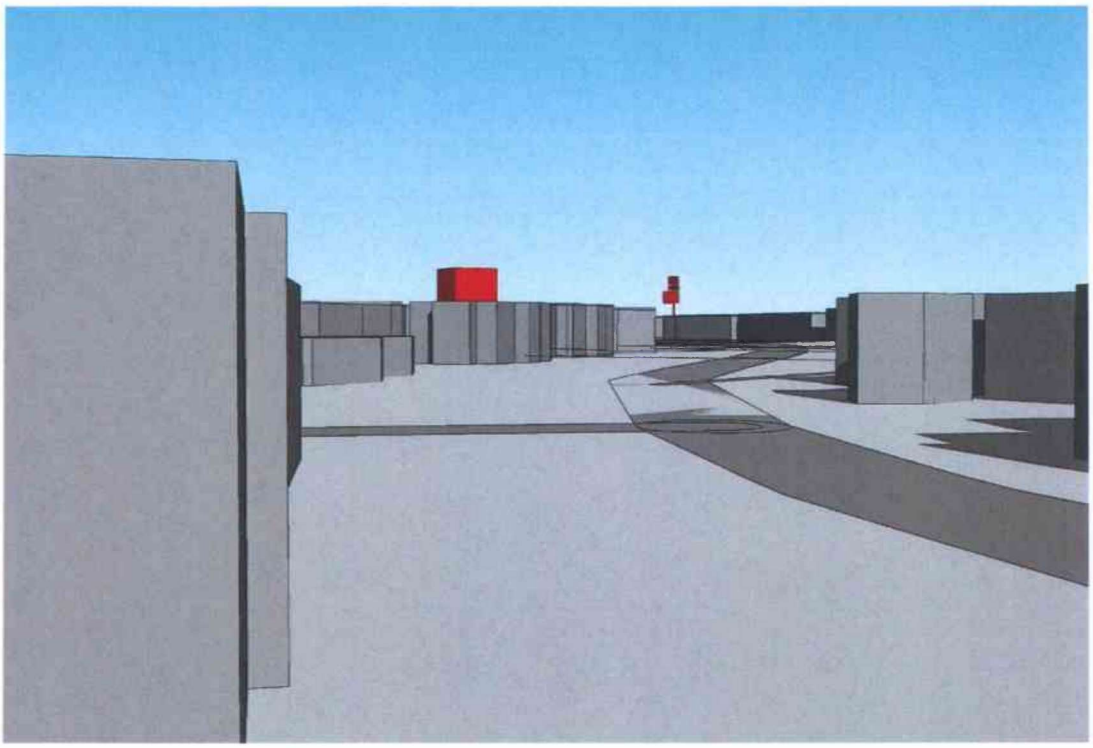
Zicht van af de zijstraat Moerkens 17



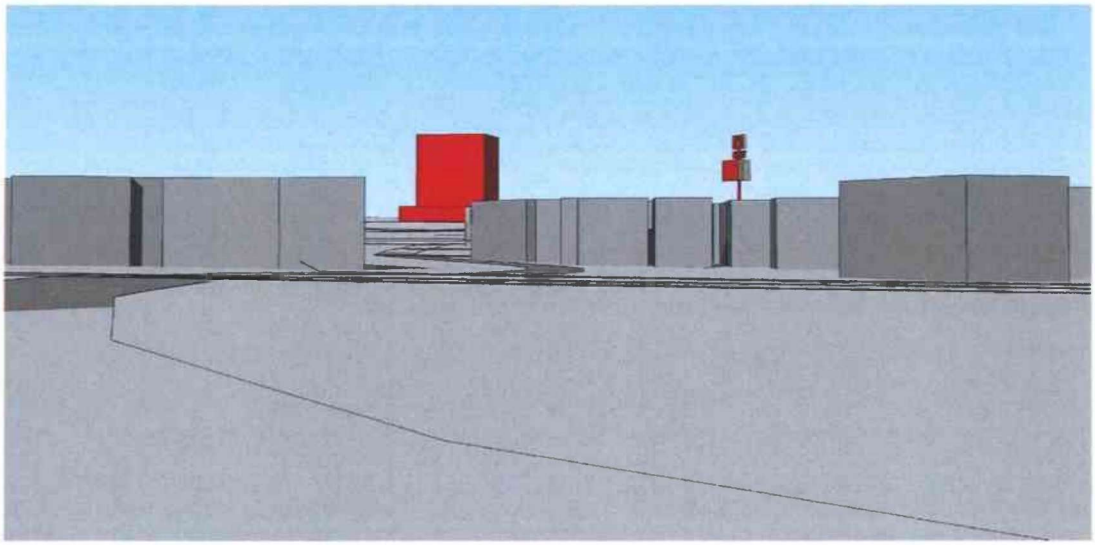
Zicht van uit verdieping Moerkens 33



Zicht van uit Moerkens 9



Zicht vanaf verdieping Melanendreef 211



Zicht vanaf de Ravelstraat kruising Marconilaan

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002786
Reg. datum: 23/01/2023

Aan de gemeenteraad van Bergen op Zoom

Zienswijze

met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan

"Poortgebied Bergsche heide"

Ondergetekende [redacted], eigenaresse van [redacted] wil hierbij haar visie weergeven over het voornoemde plan.

Ik heb bezwaar tegen het plan over aspecten die mij niet logisch, hinderlijk of gevaarlijk voorkomen.
Mijn eerste en grootste bezwaar betreft de energy-hub en met name de LNG pomp die gepland is op korte afstand van mijn recreatiewoning.
Er is m.i. geen noodzaak voor deze LNG-vulinstallatie omdat er in heel Nederland maar 800 trucks op deze brandstof rijden. Bovendien rijden ze op één tank zo'n 1700 km.
Volgens informatie met betrekking tot de energietransitie van het kabinetsbeleid is dit beleid erop gericht fossiele brandstoffen zoals LNG af te bouwen en elektrisch rijden en waterstof te stimuleren. Daarom is het waarschijnlijk ook maar tijdelijk zijn dat deze pomp functioneel is omdat hij voor 2030 overbodig wordt. LNG heeft geen toekomst.

Ik vraag mij af waarom er op onze locatie aan de Bergsche Heide deze LNG-pomp gepland is. In Roosendaal op bedrijventerrein Borchwerf is immers al sinds 2018 een LNG pomp operatief. Ik benadruk dat dit op 10 minuten rijden van Bergen op Zoom is. Op de website van die pomp wordt vermeld dat de ligging ideaal is omdat die LNG pomp tussen Antwerpen en Rotterdam ligt. www.pitpointcleanfuels.com Aanwas 73, Roosendaal.

Heel veel mensen in de directe omgeving lopen risico als er bij die LNG-truckerspomp iets mis gaat.
Voor alle duidelijkheid: We praten niet over LPG maar over een samengeperst reukloos gas dat 600 keer vergroot in volume als het verdampt.
In een gebied met veel verloop van gasten van hotel Van der Valk, KFC en Mac Donalds zijn de gevolgen niet te overzien als er gas ontsnapt en dat gas zich 600 keer vergroot en vervolgens reukloos verspreid bij een beetje wind.

'S-zomers verblijven er een paar honderd mensen op de percelen Struik-en Dopheide die hieraan ook blootgesteld worden.

Dit soort pompen horen thuis op een industrieterrein, zoals in Roosendaal of in een minder dichtbevolkt gebied.
Er is m.i. geen afdoende risico-analyse gedaan naar de behoefte en gevaren die aan deze LNG-hub kleven voor nu en in de toekomst. Gevaar voor omgeving en ervaringen van de brandweer zijn onderbelicht.
Ik zal niet teveel technische details gaan benoemen maar **ik steun de bezwaren** die Corina de Jonge en Hans Nuijten hieromtrent naar voren brengen. Indien mijn bezwaar terzijde zal worden geschoven, dan zal ik wel tot aan de hoogste rechtelijke instantie blijven strijden om dit onzalige plan van tafel te krijgen.

Op de tweede plaats zou ik willen verzoeken, mocht het plan doorgaan met of zonder LNG-pomp, aan de achterkant van mijn perceel aan de Dopheide een metershoge aarden wal aan te leggen. .
Dit, zodat geluidsoverlast van de fastfood en andere gasten en indien de LNG pomp er toch nog komt, nog een barrière op te werpen voor het reukloze, snel ontvlambare LNG. Ook vliegvuur zal misschien daardoor nog enigszins gehinderd worden de barbeques en andere open vuren te bereiken.
Er zijn voldoende argumenten om af te zien van de LNG-pomp gezien ook publicaties in de media. (zie ook: airliquide.com)

Het argument dat Bergen op Zoom zijn visitekaartje afgeeft bij binnenkomst van de stad, bij het "Poortgebied Bergsche Heide" is lachwekkend.
Twee fastfood restaurants en een grote lichtzuil moeten onze prachtige historische stad dus enig cachet geven bij binnenkomst.
Een lichtzuil van meer dan 40 meter hoog, 2/3 van de Peperbus, zal straks de omgeving verlichten als dit doorgaat.
Nachtrust van mens en dier zal hierdoor ernstig verstoord worden.
Immers, er wordt totaal voorbij gegaan aan het feit, dat er behalve een stikstofprobleem ook nog een ernstige vorm van lichtvervuiling plaats vindt met het felle licht van die lichtzuil.
Het is immers bekend dat de dierenrust ernstig verstoord wordt door fel licht tijdens de nachtelijke uren. Er leven hier herten, uilen en andere dieren die verdreven zullen worden door die lichtvervuiling. Het begrip natuur is ver te

zoeken als de rust op deze manier van wat er dan nog aan natuur is overgebleven op deze wijze nog verder wordt verstoord.

Daar wordt echt te weinig aandacht aan gegeven.
Verder is er natuurlijk ook het probleem van zwerfvuil, lawaai en overlast van luidruchtig verkeer door de gasten van de fastfood restaurants en hotel.

De weg Vredenburg mag niet aan de openbaarheid onttrokken worden, daar deze weg van oudsher openbaar is en ik vind dat dat zo moet blijven voor mijzelf en de andere bewoners/recreanten van de Heide.
Ook de Bemmelenberg en Moervaart mogen naar mijn mening niet aan de openbaarheid onttrokken worden onder deze voorwaarden. Hulpdiensten worden door afsluitingen gehinderd en moeten snel ter plaatste kunnen zijn.

In het gebied zijn zoals eerder vermeld ongeveer 45 percelen met recreatiewoningen waar vooral in de zomer enkele honderden mensen aanwezig kunnen zijn. Plus de recreanten van de aangrenzende camping. Ook daarvoor moeten die toegangswegen aanwezig blijven. Er zijn ook originele akten die ik heb ingezien, waarin deze rechten zijn vastgelegd.

Tot zover mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide.

Ik behoud mij het recht voor om de gemeente Bergen op Zoom voor alle schade voortkomend uit voornoemd plan aansprakelijk te stellen.
Tevens verzoek ik u mij van mijn spreekrecht gebruik te laten maken zodat ik één en ander mondeling kan toelichten aan de raads-en burger leden.

Deze zienswijze doe ik onder behoud van al mijn rechten en weren.

Hoogachtend,



betreft:
Zienswijze Ontgebied Bergsche Heide

[redacted]

Gemeente Raad BOZ
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom



I23-002786

Bewijs van ontvangst

Hierbij verklaart ondergetekende, op

Datum : maandag 23 januari 2023
Tijdstip : 13:07 **uur**

Een document in ontvangst te hebben genomen betreffende

Aard / onderwerp document : Zienswijze Poortgebied Bergsche Heide tav. Gemeenteraad Bergen op Zoom
Naam afzender document :
Plaatsnaam :

Het document is in het stadskantoor te Bergen op Zoom afgegeven door

De heer :

Het document is geregistreerd onder het kenmerk I23-002786
U ontvangt nog informatie over welke eenheid dit document in behandeling heeft gekregen.

Naam ontvanger:
K.J.H. Rouing

Gemeente Bergen op Zoom

Handtekening indiener:

Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom
I www.bergenopzoom.nl

T 140164
F (0164) 24 53 56
Kvk 20169091

B nv BNG rek. nr. 28.50.00.942
B IBAN: NL41BNGH 0285000942
B BIC: BNGHNL2G

Gemeente Bergen op Zoom
I23-001317
Reg. datum: 12/01/2023

Gemeenteraad Bergen op Zoom
Postbus 35

4600 AA Bergen op Zoom

Betreft zienswijze bestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide 2022

Halsteren, 09-01-2023

Geacht college,

Hierbij doen wij u onze zienswijze op bovengemeld bestemmingsplan toekomen

Wij zijn van mening dat dit bestemmingsplan in de huidige vorm geen doorgang zou moeten vinden. De volgende overwegingen liggen daaraan ten grondslag.

Principieel vinden wij dat een dergelijk groot bouwproject niet zou mogen plaatsvinden aan de rand van een kwetsbaar natuurgebied. De impact op flora en fauna, eerst door de bouwwerkzaamheden, daarna door de menselijke activiteiten (autoverkeer gedurende groot deel van de dag, licht- en geluidvervuiling) zijn onacceptabel. De randweg/A4 dient de grens te zijn voor grootschalige bouw!

Nut en noodzaak een groot hotel met conferentiecentrum op deze kwetsbare plaats is niet aangetoond. Dat voor de noodzakelijke stikstofruimte een boerderij is uitgekocht is ongewenst en ook in strijd met de zienswijze van de landelijke overheid dat stikstofruimte niet verhandelbaar is voor ondernemingen. Bovendien is het aannemelijk dat deze handel in stikstofruimte juridisch niet houdbaar is. De Brabantse wal wordt ernstig bedreigd door de aanwezige stikstofneerslag. Iedere toename is ongewenst, en waar er nog stikruimte zou zijn zou deze door de gemeente Bergen op Zoom moeten worden benut voor (sociale) woningbouw binnen de eigen kern.

Eveneens onwenselijk is dat er maar liefst twee fast-food restaurants op deze plek worden gebouwd. Ook dit is strijdig met het regeringsbeleid in het preventieakkoord, waarbij nieuwe fast-foodrestaurants ongewenst worden genoemd. Tevens zal de aanwezigheid van deze restaurants bij het natuurgebied de Bergsche heide zonder enige twijfel leiden tot nog meer vervuiling op een toch al door zwerfvuil belaste locatie. En ook voor deze bouwwerken en de daardoor gegenereerde verkeerstromen geldt dat hierdoor stikstofruimte (voor zover al bestaand) wordt gebruikt die veel beter kan worden benut.

Een nieuw tankstation op nog een 100 meter van een reeds bestaand is uiteraard overbodig. Eventueel aanpassen naar huidige behoeftes van het aanwezige tankstation ligt veel meer voor de hand.

Voor e.e.a. moeten forse parkeerterreinen worden aangelegd. Verstening en daardoor toenemende verdroging van het landschap is ongewenst.

Eveneens ongewenst ivm landschaps- en natuurverstoring (vleermuizen!) is het plaatsen van een 40 meter hoge lichtmast.

Op natuurgebied de Bergsche heide bestaat nu al op mooie dagen een grote recreatiedruk vanuit de regio, met bijhorende overlast en vervuiling. Een groot recreatiepark met veel woonunits leidt tot nog meer druk op dit, op zich niet heel grote natuurgebied, waardoor flora en fauna nog meer bedreigd worden.

Vanwege bovengenoemde zienswijze achten wij het voorliggende ontwerp bestemmingsplan ongewenst. Ons inziens dient het hele gebied ten oosten van de randweg/A4 tot aan de Kraggeloop te worden ontwikkeld tot een hoogwaardig natuurgebied met een regionale recreatieve functie.

Met vriendelijke groet,



Zienswijze Ontwerpgebiedsvisie Bergse Heide



Gemeente Bergen op Zoom

Postbus 35

4600 AA Bergen op Zoom

RS4CC #X850X0X#00#0000#

IVN natuur educatie
Groene Zoom
Correspondentieadres:
[redacted]

Aan de gemeenteraad van Bergen op Zoom
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom
I23-001886
Reg. datum: 16/01/2023

Betreft: zienswijze op ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergse Heide en verzoek aan de provincie Noord-Brabant om de begrenzing van het NNB aan te passen

Bergen op Zoom, 16 januari 2023

Geachte leden van de gemeenteraad,
IVN Groene Zoom biedt u hierbij, mede namens milieuvereniging Benegora, de stichting De Brabantse Wal en natuurvereniging Namiro, haar zienswijze aan op het ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergse Heide en op het verzoek aan de provincie Noord-Brabant om de begrenzing van het NNB aan te passen.

Kwaliteitsverbetering
Waar het bestemmingsplan uitgaat van een kwalitatief sterke verbetering van het gebied, is het teleurstellend dat in de reactie op de vooroverlegreactie van de provincie wordt geconcludeerd dat, als op basis van de Verordening Ruimte geen extra inspanning in het kader van de kwaliteitsverbetering nodig is, dit op basis van de nieuwe Interim Omgevingsverordening (die dit wel voorschrijft) ook niet noodzakelijk is. De ambitie zou moeten zijn om verdergaande maatregelen te nemen.

Boomhutten
Een mogelijkheid tot kwaliteitsverbetering doet zich voor op de locatie van de boomhutten. Uit de reactie op een opmerking van de provincie in het vooroverleg blijkt het te gaan om een overloopterrein van een kampeerterrein binnen het NNB. Uit de afbeelding bij de toelichting par 5.4.2 blijkt dit (rode) deel tot versnippering van het NNB, en daarmee tot een verslechtering te leiden. Er is naar onze mening geen aanleiding om de functie van overloopterrein te intensiveren door dit om te zetten in een permanente verblijfsrecreatieve functie.



Wij verzoeken uw Raad nader onderzoek te (laten) doen naar de mogelijkheden het NNB hier juist te versterken.

Energyhub
Aan de rand van het plan is een energy hub opgenomen. Aan de zuidzijde bevindt zich een groenafscherming van minimale afmetingen. Mede in het licht van onze opmerking over kwaliteitsverbetering verdient het aanbeveling deze zone wat te vergroten. Er lijkt ruimte te zijn om het pompstation wat in noordelijke richting op te schuiven en zo deze zone wat robuuster te maken.
Omdat de beschermingszones rond de hub zich uitstrekken tot ver buiten de plangrenzen zou in de toelichting moeten worden ingegaan op mogelijke consequenties van die zone buiten de plangrenzen

Natuurcompensatie in verband met extra stikstofbelasting
Om de extra stikstofbelasting die realisatie van het Poortgebied met zich meebrengt te compenseren worden de stikstofrechten van een bedrijf aan de Bergsebaan 88 voor een deel ingezet. Verder wordt uitgegaan van het minder uitrijden van mest op enkele agrarische percelen aan de Delweg die worden omgevormd tot natuur.
De stikstofrechten gekoppeld aan vee zijn vastgelegd in een milieuvergunning. Bij het overdragen van stikstofrechten kan dit ~~dan~~ door de vergunning over te dragen c.q. in te trekken. Het gebruik van de veldkavels aan de Delweg hebben die mogelijkheid niet en daar zal de overdracht dus op een andere wijze geregeld moeten worden. Alleen het geven van een natuurbestemming aan de betrokken percelen is onvoldoende, na realisatie daarvan kan het agrarisch gebruik van het perceel op grond van het overgangsrecht immers worden voortgezet. Wij achten een sluitende regeling des temeer van belang nu, voor zover bij ons bekend, verwerving van het betrokken perceel nog dient plaats te vinden. Verder is niet duidelijk of één of meer percelen aan de Delweg gebruikt worden voor het beweiden van vee van het bedrijf aan de Bergsebaan 88. Als dat het geval zou zijn wordt de stikstof-beperking mogelijk twee keer meegeteld. Een nadere toelichting is nodig. Ook dient in de berekeningen alsnog mede uitgegaan te worden van de extra stikstofbelasting tijdens de bouwfase.
Volgens de toelichting onder 6.3.3. mogen de te realiseren recreatiebestemmingen (dit is dus inclusief de horeca) binnen het plan in gebruik worden genomen indien de compensatie-gronden binnen 3 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zijn ingericht. Naar onze mening zou de compensatie voorafgaand aan het aantasten van bestaande natuurwaarden dienen plaats te vinden.

Aan het autoverkeer onttrekken van de Moervaart
In de toelichting wordt gewezen op het belang om de effecten van de doorsnijdingen van de Brabantse Wal door de A4 en de spoorlijn te mitigeren door het Poortgebied als noordelijk deel te verbinden met de rest van de Brabantse Wal. Naast een gewenste ecologische verbinding onder het spoor bij de Zanderijen, maakt ook het verbinden van de Zanderijen met het voormalige landgoed Ruijtershove door het van doorgaand autoverkeer weren van de Moervaart, daar onderdeel van uit.
In hst 2.5 van de toelichting (Tweede laag: netwerken) wordt de Moervaart echter beschouwd als onderdeel van het ontsluitingsnetwerk. Zoals ook vastgelegd in het mede door de natuurorganisaties in 2020 ondertekende convenant zou niet de Moervaart, maar het verlengde van de Bergse Baan richting de Ruijtershoveweg, als onderdeel van de verkeersstructuur moeten worden beschouwd.
Het aan het doorgaand autoverkeer onttrekken van de Moervaart maakt geen onderdeel van dit bestemmingsplan en wordt door de gemeente via een verkeersbesluit geregeld. Dit is een

betrekkelijk eenvoudige procedure en had al lang gerealiseerd kunnen zijn. De reden dat dit tot nu toe niet gebeurd is zou volgens het College zijn omdat de gewijzigde verkeersstromen die dit met zich meebrengen, noodzaakt om voor het plangebied Poortgebied nieuwe Aeriusberekeningen te maken.
Inmiddels is na een uitspraak van de Raad van State de bouwvrijstelling die in de Wet natuurbescherming was opgenomen komen te vervallen. De Aeriusberekeningen voor het Poortgebied zullen dus sowieso aangepast moeten worden. Het buiten gebruikstellen van de Moervaart kan daarin gelijk worden meegenomen.
Gelet op de grote belangen voor de natuur, maar ook om het veelvuldig storten van afval terplaatse terug te dringen, zou deze verkeersmaatregel spoedig ter hand genomen moeten worden.
Er is naar onze mening geen aanleiding meer om het aan het autoverkeer onttrekken van de Moervaart nog langer uit te stellen. Indien het College niet voorafgaand aan een vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan daarvoor de nodige stappen neemt beschouwen de natuurorganisaties dit als contractbreuk en achten zij zich niet langer gebonden aan de in het convenant gemaakte afspraken.

Horecadoeleinden
Het hotel, restaurant en de fastfoodketens zijn allemaal geregeld binnen de bestemming recreatie. Voor het hotel is een maximale hoogte van 46 meter (+10 of 20%) voorzien. Noch uit het landschapsplan, noch uit het beeldkwaliteitsplan (met alleen vogelvluchtperspectief), noch uit bijlage 1 bij de toelichting (Aanduidingsmast Mac Donalds restaurant) blijkt dat een dergelijk hoog gebouw is voorzien. Illustraties in laatstgenoemde bijlage suggereren daarentegen dat het hotel aanmerkelijk lager zal worden dan de 40 meter hoge lichtmast en



zelfs lager dan de hoogte van de bomen in de omgeving.
De aanvaardbaarheid van een dergelijke hoogte van het hotel op deze locatie behoeft een nadere onderbouwing c.q. toelichting.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]

INGEKOMEN
16 JAN. 2023

gemeenteraad Bergen op Zoom
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

IVN Greene Zoom
4617 MP 7

I23-001886

Bewijs van ontvangst

Hierbij verklaart ondergetekende, op

Datum	:	maandag 16 januari 2023
Tijdstip	:	10:50 **uur**

Een document in ontvangst te hebben genomen betreffende

Aard / onderwerp document	:	Bestemmingsplan Poortgebied Bergse Heide tav Gemeenteraad Bergen op Zoom
Naam afzender document	:	IVN Groene Zoom
Plaatsnaam	:	4617 MP nr. 7

Het document is in het stadskantoor te Bergen op Zoom afgegeven door

De heer	:	W. de Haan

Het document is geregistreerd onder het kenmerk I23-001886
U ontvangt nog informatie over welke eenheid dit document in behandeling heeft gekregen.

Naam ontvanger:
K.J.H. Rouing

Gemeente Bergen op Zoom

Handtekening indiener:

Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom
I www.bergenopzoom.nl

T 140164
F (0164) 24 53 56
Kvk 20169091

B nv BNG rek. nr. 28.50.00.942
B IBAN: NL41BNGH 0285000942
B BIC: BNGHNL2G

17 jan 2023

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002312
Reg. datum: 18/01/2023

Aan de gemeenteraad van Bergen op Zoom ,

Hierbij geef ik mijn zienswijze t.a.v. ontwerpbestemmingsplan *Poortgebied Bergsche heide 2022* , tevens geef ik mijn bezwaren tegen het het besluit m.e.r. –beoordeling voor dit plan.

Het bovengenoemd plan ,hierna te noemen ,'' het plan ,'' deugt totaal niet en wel om onderstaande redenen :

1-Planologisch is het plan totaal niet goed en draagt niet bij aan Bergen op zoom te promoten als toeristische stad , waarbij de recreatie met de natuur verweven kan zijn , daar de entree bestaat uit een ordinaire energyhub en 2 vreetschuren . De energy –hub hoort niet thuis in dit plan , maar dient elders tegen de A-4 gesitueerd te worden bijv. richting Calfven. Een betere ontwikkeling voor de gronden zou zijn ; vd Valk in combinatie met landschapspark van recreatie-woningen op energie neutrale basis met implementatie van nieuwe technieken in energie en bouwmaterialen , waarbij dergelijke woningen als voorbeeld kunnen dienen , waardoor de maatschappelijke waarde van het plan op een veel hoger niveau komt , dan het vestigen energy-hub , Mcdonald en Kentucky . Ook de natuur zal hierdoor beter tot ontwikkeling komen . Men kan er een educatieve functie aankoppelen .Er kan een project gemaakt worden met enige uitstraling naar de omgeving , maar met energy-hub , Mcdonald en Kentucky gaat dat niet worden .

Ik geef u gratis advies in planologie en landinrichting , doet er wat mee zal ik zeggen . Als u twijfelt aan mijn advies stel ik u voor ,neem een goede landschapsarchitect voor advies . Ik kan u er naar verwijzen eventueel .

2- De natuur wordt door de toename van auto" s , vanwege voornamelijk de Horeca bij de Heide , totaal verstoord . Het is prietpraat in het plan ,dat een en ander niet nadelig voor de natuur zal worden . De Heide is a.h.w. een pretparkje geworden , terwijl daar zo" n 70 jaar geleden nog een schaapskudde aanwezig was . Het was een prachtig gezicht destijds , toen kon je echt spreken van natuur. Pure onzin en een goedkoop

verkooppraatje, dat het plan de natuur beschermt en bijdraagt tot natuurontwikkeling . Zeer veel subsidie gelden van Landschap van Allure zijn besteed aan de Heide en omgeving ,zodat de horeca daar ter plekke a.h.w. gefaciliteerd is geworden , waardoor een en ander averechts werkt voor de natuur door de aantrekking van nog meer auto" s .

3- De groenzone opgenomen in het bestemmingsplan "", Bestemmingsplan- Oost 3 herziening ", dient gehandhaafd te blijven . Deze groenzone was de overgangszone van mijn agrarisch bedrijf met agrarische activiteiten naar de andere bestemming , destijds na overleg met gemeente is deze zone voor mijn bedrijf opgenomen. Deze groenzone is een natuurlijke overgangszone en dient opgenomen te worden in dit plan en mag niet verdwijnen .

4- Zoals gesteld hoort de energyhub niet in deze omgeving . Bovendien wil ik het vulpunt LNG en opslag LNG niet naast mijn perceel ., vanwege de gevarenzone s , die ik op mijn perceel krijg en het uitzicht op de opslag LNG tanks , is landschappelijk afschuwelijk . Ik wil geen gevarenzone s over mijn percelen krijgen , die de ontwikkelingsmogelijkheden naar recreatie belemmeren , immers in de structuurvisie De Heide komen mijn percelen voor recreatie in aanmerking , derhalve is destijds ook de wijzingsbevoegdheid naar recreatie opgenomen in het bestemmingsplan "'Buitengebied –oost " en onveranderd gebleven , in het daaropvolgend bestemmingsplan.

Ik wil dat de groenzone gehandhaafd wordt , zodat het vulpunt en de opslagtanks niet naast mijn percelen kunnen komen , maar op grotere afstand , indien het plan ondanks mijn zienswijze doorgaat , zodat de gevarenzone s niet over mijn percelen komen , waardoor recreatie-ontwikkelingen niet belemmerd wordt en de opslagtanks niet zichtbaar zijn.

5- Het nut van LNG.
LNG is totaal niet meer belangrijk als brandstof voor trucks , daar de trucks op waterstof gaan rijden , zie publicatie s daaromtrent o.a. Air Liquide stelt " in 2025 zijn er 1000 waterstoftrucks " op de weg in Brabant en zie

artikel van Erik Verheggen 31aug 2022 , waarbij hij stelt dat het KABINET niets ziet in stimulering van fossiele brandstoffen als LNG . In geheel Nederland rijden maar 800 trucks op LNG , gelet op de komst van waterstof zal dit aantal sterk gaan afnemen . Ik denk dat de enigste reden dat D.C. Berkel Groep deze LNG - pomp opneemt in het plan ,is gelegen in het feit dat hij van E.C. een enorme subsidie krijgt , denk voor deze locatie wel 1 miljoen . De europese commissie heeft aan PitPoint ook voor 8 tankstations 27,8 miljoen gegeven . D.C. Berkel groep krijgt subsidie s en hij gaat met dat geld een LNG vulpunt en opslagtanks bouwen , waardoor een belemmering op mijn percelen komt . D.C Berkel belemmert met LNG de gehele omgeving , terwijl gelet op bovenstaande LNG geen toekomst heeft voor trucks . Voorts kan een truck op LNG 1700 km rijden , zodat als men in Rotterdam tankt geen behoefte bestaat om in Bergen op Zoom te tanken , bovendien kan men ook nog in Roosendaal tanken .

6 - Het rapport t.a.v. veiligheid onder bijlage 15 is totaal niet in orde . Zeer belangrijke elementen heeft men niet meegenomen in de afweging , derhalve speelt men met levens . Men had in de risicoanalyse de omgevingsfactoren , die een risico kunnen vormen , voor het LNG –station , vulpunt en opslag , tijdens vullen , moeten onderzoeken en indien nodig moeten opnemen in de risicoanalyse , anders had men gemotiveerd moeten aangeven waarom men het bovenstaande niet nodig achtte . Bovenstaande geldt ook voor de opslag van LNG , daar omgevingsfactoren een risico kunnen vormen voor de opslag van LNG . Ik word gesteund hierin door de rapporten van I.F.V. , rapport nov 2016 , "' Handreiking EV advisering LNG ' , zie pagina 29 , en rapport 6 jan 2020 ," Handreiking-- Brandweeradvisering –Omgevingsveiligheid ---LNG ----tankstations" , zie pagina 46 . Voorts heb ik destijds een mail van [redacted] ontvangen ,daar staat letterlijk in en ik citeer , -- Bij de risicoanalyse van het LNG – tankstation moeten naast de standaard aanpak voor LNG – tankstations ook de lokale omgevingsfactoren worden meegenomen . ---------laatste zin ,ik citeer ,--De mogelijke extra risicoconsequenties dient de risicoanalist te overwegen en de aanpak daarvoor expliciet te motiveren , in samenspraak met betrokkenen .”” Ook in het IFV verslag gevonden in

docplayer staat letterlijke dat VLIEGVUUR een gevaar is voor LNG pompstation en opslagvat -- LNG . zie bylage

Ik hoop dat u begrijpt dat een en ander hier totaal niet in orde is , nog zacht gezegd , maar als u dit plan niet afwijst zal de Raad v State het wel doen . De omgevingsfactor spoorlijn is de enige omgevingsfactor , die is meegenomen , zie pagina 21 bijlage 15 van het plan . Echter de omgevingsfactoren in de directe omgeving van het vulpunt en opslagvat LNG , zij niet meegenomen in de risicoanalyse ,bijlage 15 .

De volgende omgevingsfactoren , gelet op mijn agrarische percelen-- gelegen naast het vulpunt en opslagvat LNG --, zijn van belang in verband met het ontstaan van VLIEGVUUR en het vormen van ONTSTEKINGSBRONNEN ,

1 -Handelingen met machines , zoals frezen waarbij vonken ontstaan ,

2 - Tractor s kunnen vonken geven uit de uitlaat

3 –Onkruidbranders , werken met gasvlam

4 -- strolegmachine s geven wel eens aanleiding tot brand

5 – stro dat tussen de aardbeien is aangebracht kan door de zon of vandalisme in brand gaan

6 -- Bosschage onder mijn eiken kan zomers heel droog worden en in brand gaan , indien bijv iemand een peukje in werpt

7 - graanveld kan vlam vatten , zie op google foto" s zoekopdracht - ""graanveld in brand"" , en u zult zien dat de vlammen zeker 30 meter hoog worden en vliegvuur wel 100 mtr effect heeft ,"

Deze ontstekingsbronnen zijn een potentieel gevaar , daar een LNG plas wel 5000 mtr kan worden , zodat 20 mtr breedte over mijn perceel komt , zie pagina 23 van het I.F.V. rapport van nov 2016 , zie pagina 35 I.F.V. rapport jan 2020 .

Een zeer belanrijke omgevingsfactor zijn mijn hoge eikenwal , zeker 30 mtr hoog , volgens het gesprek met rivm medewerker is een en ander niet wenselijk , hij gaf de vergelijking met windturbine .

Men had bij de berekening van groepsrisico rekening moeten houden met bovenstaande omgevingsfactoren , derhalve deugt de gehele risico analyse niet , bijlage 15 is totaal niet in orde , derhalve moet het plan niet goed gekeurd worden .

Voorts moet u er rekening mee houden dat , indien een explosie zal plaats vinden van de LNG opslag en /of tankwagen , de explosie 500 miljoen maal groter kan zijn ,dan de explosie van de 3 gasflessen destijds bij firma Voets , een en ander heb ik berekend op basis van de fysieke eigenschappen va LNG . Gevolg zal zijn dat veel doden zullen vallen en Meilust en de Linie zeer veel schade oplopen .

7--- t.a.v de stikstof en Kraggeloop

Ik denk dat een en ander gebaseerd is op misleiding , daar de aankoop van de gronden in de Toelichting het plan onder 3.5 Natuurgebied Kraggeloop aangegeven met B , niet schriftelijk dan wel kadastraal is vastgelegd voor 15 december 2022 , een en ander heb ik 8 jan 2023 gevraagd aan de eigenaar , ook was volgens hem ook mondeling niets overeengekomen.

Een bestemmingsplan dient uit te gaan van vast staande feiten en gegevens ,indien anders dient het vermeld te worden en bij het ontbreken van vast staande feiten en gegevens op schrift dient het plan niet goed gekeurd te worden door de gemeenteraad .

Gelet bovenstaande vervalt de saldering van stikstof t.a.v. deze percelen onder B aangegeven.

Voorts is in bijlage 10 onder 4.1.3 pagina 12 , gesteld dat percelen aan de Delweg , genoemd B , onder 3.5 van de Toelichting het plan , met dierlijke mest bemest zouden zijn , echter er is geen enkel bewijs

overlegd uit bijv de Meitelling . De meitelling is de enige betrouwbare bron waaruit blijkt ----1---, wie de gebruiker ,dan wel eigenaar/gebruiker , is -------2 --- wat er geteeld is geworden -- 3 -- wie dierlijke mest op de percelen heeft gebracht en hoeveel dierlijke mest op perceel is gebracht .

De foto''s van google zijn geen enkel bewijs in het kunnen salderen van stikstof .

In bijlage 11 - pagina 9 - worden de percelen aan de Delweg in de toelichting van het plan , onder 3.5 aangegeven B , toegevoegd aan extern salderen in de overeenkomst met P.M. de Nijs , echter deze percelen zijn van een andere eigenaar .

Ook hier geldt dat men de gegevens van de Meitelling moet gebruiken om misverstanden te voorkomen. De Meitelling is een door het Ministerie ingevoerde verplichte registratie voor de agrariërs , t.a.v. grondgebruikers , zijnde , eigenaren ,pachters , gewassen , dierlijk mest aanwending op percelen , productie dierlijk mest , aantal vee-eenheden .

Het opnemen van de Kraggeloop in het plan is feitelijk geen werkelijke compensatie , daar de Kraggeloop in kader van een ander regeling , reeds aangelegd had behoren te zijn , derhalve mogen de percelen aangegeven met A en B in de Toelichting het plan onder 3.5 , niet aangewend worden voor stikstofcompensatie , dus mogen in het salderen niet gebruikt worden .

De stikstof depositie tijdens de bouwfase moet ook meegerekend worden , echter in het plan is dat niet gebeurd en wel om een zeer merkwaardige en beledigende reden richting de Natuur toe , gelet op hetgeen gesteld wordt in bijlage 10 , onderaan pagina 18 , dat vanwege reeds verstoring van diersoorten tijdens bouwfase , men niet nodig acht stiksof depositie te berekenen .

Tijdens aanlegfase moet stikstof-depositie wel meegenomen worden ,hetgeen in bijlage 10 onder 5.1 beweerd is geworden is gelet op de

nieuwste rechtspraak pertinent onjuist en in strijd met de jurisprudentie daaromtrent . Uitleg Porthos –uitspraak , op 2 november 2022 oordeelde de Raad v State dat de bouwvrijstelling in strijd is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn , omdat uit de Habitatrichtlijn volgt dat een project alleen is toegestaan als { 1} met zekerheid kan worden gesteld dat individuele beschermde Natura 2000-gebieden daardoor geen schade oplopen en [2] als het maatregelenpakket dat de wetgever als onderbouwing voor de bouwvrijstelling gebruikt , ook daadwerkelijk is uitgevoerd en de verwachte voordelen daarvan vaststaan. De bouwvrijstelling voldoet daar niet aan en moet daarom buiten toepassing worden gelaten . Daarmee herleeft de situatie zoals die gold voor 1 juli 2021 . Dit betekent dat ieder project een individuele beoordeling vereist van stikstofeffecten in zowel de bouw—of aanlegfase , als in de gebruiksfase .

Gelet op de rechtzaak Porthos kan conclusie getrokken worden ,dat de stikstof - beoordeling , zowel in de bouwfase en aanlegfase , als in de gebruiksfase moet worden beoordeeld . Natuurvergunning ontbreekt in het plan .

Er had , gelet op het bovenstaande , al hetgeen gesteld onder punt 7 , een m.e.r. procedure gevolgd moeten worden , derhalve maak ik bezwaar tegen het m.e.r beoordelingsbesluit .---

8---- t.a.v de de percelen met bestemming recreatie
De bestemming boomhutten moet feitelijk vallen onder het begrip art 1.42 ,verblijfsrecreatie , van de Regels van het plan , zodat daar ook een bedrijfsmatige exploitatie aan de grondslag moet liggen . In geval van de 6 boomhutten ,mag de exploitatie niet onder de horeca -exploitatie vallen , daar bijv een bakker ook niet 6 recreatie chalets onder zijn bakkerij exploitatie kan schuiven . Dit gesteld hebbende kan je stellen dat 6 boomhutten geen reëel recreatie- bedrijf kan zijn , zodat deze bestemming niet opgenomen kan worden . Zoals ook gekeken wordt naar agrarische bedrijven , zo moet ook hier naar gekeken worden . Het recreatie-park met chalets moet onder bedrijfsmatige exploitatie vallen . In

de ecologische -zone mogen geen recreatie woningen gebouwd worden , vanwege verstoring , zodat aan deze zone de bestemming groenzone zonder recreatieve -- bebouwing gegeven moet worden . Het terrein van Mcdonald , Kentucky en hotel zal geen recreatieve bestemming gegeven moeten worden , maar de bestemming horeca . Voorts is de hoogte van 46 mtr van het hotel veel te hoog en visueel landschap storend .

9---De weg Vredenburg mag niet aan de openbaarheid onttrokken ,daar dit van oudsher de enige orginele weg is en als voet – rijwielpad openbaar moet blijven . Voorts mogen de wegen Bemmelenberg en Moervaart niet afgesloten worden en dienen hiervoor de normale procedure''s gevolgd te worden . Gelet op de veiligheid mogen deze wegen nooit afgesloten worden , daar het gebied voor brandweer en ziekenauto''s langs verschillende kanten ingereden moet kunnen worden en moet ik via andere wegen kunnen komen en gaan naar en vanaf mijn bedrijf ,indien in de omgeving een blokkade ontstaat , bijv spoorwegovergang geblokkeerd.

10---- De mast

Een hoge reclamemast van 40 mtr is landschappelijk in deze omgeving niet wenselijk en ook het licht is in de avond geheel niet landschappelijk en irritant voor de omgeving.

11—De gemeente maakt oneigenlijk gebruik van de crisis herstelwet , daar het ' Landschapspark Bergse Heide '', waaronder het plan valt , aangemeld is geworden door een onzin verhaal te verkopen , zoals door gebruik te maken van de termen , pilot van biobased producten , biobased economy , living lab , het zijn allemaal termen , die in ieder geval op '' , Landschapspark Bergse Heide '', niet van toepassing zijn en in de toekomst niet van toepassing gaan worden . Deze 500 ha zal nooit een LIVING LAB worden , daar uit niets blijkt dat . Het is allemaal prietpraat .

Zoals ik in begin gesteld heb graasde destijds een kudde schapen vredig op de Heide ,maar nu rijdt er andere kudde in grote auto"'s over de Heide , die denken in de natuur doorgebracht te hebben , maar hebben in hun onwetendheid de natuur omgebracht .

U , gemeenteraad van Bergen op Zoom , kunt niet meer in onwetendheid beslissen .

Voor alle schade "s o.a. , planschade , bestuursrechtelijke schade en civiele schade , voortkomend uit het plan en tengevolge van het plan zal ik o.a. de gemeente aansprakelijk stellen .

Hierbij verzoek ik u van mijn spreekrecht gebruik te kunnen maken , zodat een en ander door mij nader toegelicht kan worden en de raadsleden en burgerleden vragen kunnen stellen .

Deze zienswijze doe ik onder behoud al mijn rechten en weren .

[redacted]

16 jan 2023

[redacted]

Hoogachtend,

Doc pCage

een voertuig vanaf een hoger gelegen weg met hoge snelheid in aanrijding kan komen met de installatie van het tankstation. Daarnaast kan ook afvallende lading een mpact hebben. Het risico van een aanrijding van de LNG opslagtank dan wel de rest van installatie kan tot een minimum worden beperkt door het realiseren van een voldoende sterke aanrijbeveiliging op bijvoorbeeld het viaduct of de hoger gelegen weg. Deze aanrijbeveiliging moet ook voldoende hoog zijn zo dat het niet aannemelijk s dat een voertuig hierover heen kan schieten als gevolg van het ongeval. Wanneer dit niet mogelijk is kan gekeken naar het nemen van maatregelen rondom de tankinstallatie door bijvoorbeeld het toepassen van betonnen buildingblocks (zie afbeelding 10). Afbeelding 10: Voorbeeld het toepassen van betonnen buildingblocks ter bescherming van de LNG installatie (bron: werkgroep) Handreiking EV advisering LNG 28/58

31 Advies: In geval van een dergelijke situatie het bevoegd gezag te adviseren om: i. Een sterke aanrijbeveiliging op bijvoorbeeld het viaduct of de hoger gelegen weg te laten realiseren waarbij niet aannemelijk is dat een voertuig hierover heen kan schieten als gevolg van een ongeval. ii. Wanneer dit niet mogelijk is kan gekeken worden naar het nemen van maatregelen rondom de tankinstallatie door bijvoorbeeld het toepassen van betonnen buildingblocks. Indien voor deze maatregel wordt gekozen hierbij te adviseren om deze voorziening als voorschrift op te nemen in de omgevingsvergunning. 8) Omgevingsbrand voorkomen Als gevolg van een brand in de omgeving van het LNG tankstation kunnen er als gevolg van vliegvuur branden ontstaan bij het LNG tankstation. Daarnaast is het ook mogelijk dat als gevolg van de hittestraling van een brand in de omgeving de opslagtank wordt aangestraald of andere installatie onderdelen. Het is daarom belangrijk om het gebied rondom de locatie waar een LNG tankstation wordt gerealiseerd te beschouwen. Zijn er objecten die een bedreiging vormen voor de LNG installatie? Voorkomen moet worden dat bij brand in één van deze objecten een zo dusdanige hittestraling kan optreden die de LNG installatie bedreigen. Maar denk ook aan de overkapping van het tankstation zelf. Van welk materiaal is deze uitgevoerd. Bij de ontwikkeling van toekomstige omliggende objecten rondom het LNG tankstation moet ook rekening worden gehouden dat hierin geen opslagen worden gerealiseerd met bijvoorbeeld brandbare stoffen of producten met een hoge vuurlast zoals houtopslagen, bedrijven met een paletsopslag e.d. die bij een brand een zo dusdanige hittestraling kunnen geven dat zij zorgen voor een bedreiging van het LNG tankstation. Bij multi fuel tankstations kan het voorkomen dat er meerdere inrichtingen zijn met verschillende vergunninghouders. In dat geval moet kritisch gekeken worden naar de wederzijdse effecten. Advies: Adviseer het bevoegd gezag om: i. Bij de ontwikkeling van toekomstige omliggende objecten rekening te houden met het LNG tankstation. Hierbij kan het advies worden gegeven om rondom het LNG tankstation geen opslagen te laten realiseren met bijvoorbeeld brandbare stoffen of producten met een hoge vuurlast. Dit alles met als doel dat bij een brand in de omgeving van het LNG tankstation niet een dusdanige hittestraling kan optreden die bedreiging vormt voor installatie van het LNG tankstation. 9) Snelheidsbeperkende maatregelen Belangrijk is om ook de weg waaraan het LNG tankstation aan gelegen ligt te beschouwen. Wanneer deze weg bijvoorbeeld bekend staat als een weg die uitnodigt om hard te rijden, kan geadviseerd worden om snelheidsbeperkende maatregelen te treffen. Daarnaast is wenselijk met oog op eventuele ongewenste aanrijdingen met de installatie van het LNG tankstation door vrachtwagens die LNG komen tanken de rijsnelheid te reduceren. Advies: Het bevoegd gezag te adviseren om: i. De snelheid ter plaatse van het LNG tankstation te verlagen door snelheidsbeperkende maatregelen te realiseren. De rijsnelheid op het terrein van het LNG tankstation zelf te verlagen door ter plaatse van de terreiningangen drempels te laten realiseren dan wel andere snelheidsbeperkende maatregelen te treffen. Handreiking EV advisering LNG 29/58

32 7.3 Mogelijke effect beperkende maatregelen 1) Waarborging deskundige Bij storingen of incidenten bij het LNG tankstation, waarbij niet direct sprake hoeft te zijn van een incident waarbij de inzet van hulpdiensten noodzakelijk is, moet een vrachtwagenchauffeur direct contact kunnen leggen met een deskundige op afstand. Daarnaast moet deskundigheid op afstand beschikbaar zijn voor de hulpdiensten in geval van een incident conform PGS Deze deskundigheid moet 24x7 beschikbaar zijn. Enkele praktijksituatie in het land hebben inzichtelijk gemaakt dan het soms schort aan goede inrichting van een calamiteitendienst bij een exploitant die 24 uur waarborgt dat er een deskundig bereikbaar is. Advies: Het bevoegd gezag te adviseren om: i. De aanvrager informatie aan te laten leveren hoe zij haar calamiteitendienst 24x7 heeft ingericht en een deskundige op afstand is geborgd. Hieruit moet ook blijken dat de beheersorganisatie voldoende is voorbereid om deze taak uit te voeren. ii. Middels een praktijktest te controleren of de calamiteitendienst weet hoe zij moet handelen in geval van een calamiteit. Te adviseren aan het bevoegd

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002398
Reg. datum: 19/01/2023

Juridisch
Planologisch
Adviesbureau R3

[redacted]

Aan burgemeester en wethouders van de
gemeente Bergen op Zoom
Postbus 35
4600 AA BERGEN OP ZOOM

Oud-Beijerland, 18 januari 2023

Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022'
Ons kenmerk: 22093-01

Geacht College,

Namens [redacted] dien ik hierbij een zienswijze is ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022'. Dit ontwerpbestemmingsplan ligt tot en met 25 januari 2023 ter inzage. Deze zienswijze is derhalve tijdig ingediend.

[redacted] is eigenaar van de percelen [redacted] die onderdeel vormen van het plangebied.

De zienswijze betreft de volgende punten.

1. Begripsomschrijving boomhut

In het bestemmingsplan is onder artikel 1.9 het begrip 'boomhut' omschreven en wel als volgt:

1.9 boomhut

een gebouw, geen stacaravan zijnde, dat is geconstrueerd in en/of rond een boom, dan wel tussen bomen, dat dient als recreatief (nacht)verblijf, waarvan de gebruikers hun vaste woon- of verblijfplaats elders hebben. Minimaal 2 meter vanaf maaiveld vrijhouden.

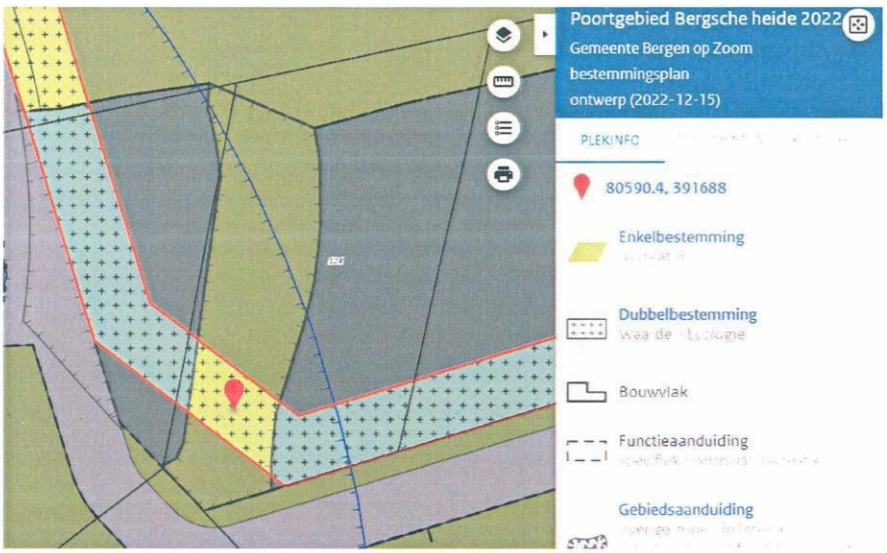
In het bestemmingsplan worden 6 boomhutten mogelijk gemaakt. [redacted] wil deze boomhutten plaatsen conform de minimale en maximale maten die in het bestemmingsplan worden genoemd. De boomhutten worden tussen bomen geplaatst, maar wel separaat van die bomen. Ze zijn derhalve niet bevestigd aan/tussen bomen.

Gevraagd wordt of de begripsomschrijving een dergelijke plaatsing van de boomhutten toestaat. Zo ja, dan is hoeft er geen aanpassing te komen in de begripsomschrijving van het begrip 'boomhut'.

Zo nee, dan wordt hierbij verzocht om de begripsomschrijving zodanig aan te vullen, dat ook boomhutten zijn toegestaan, die separaat van bomen worden geplaatst.

2. Dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie'

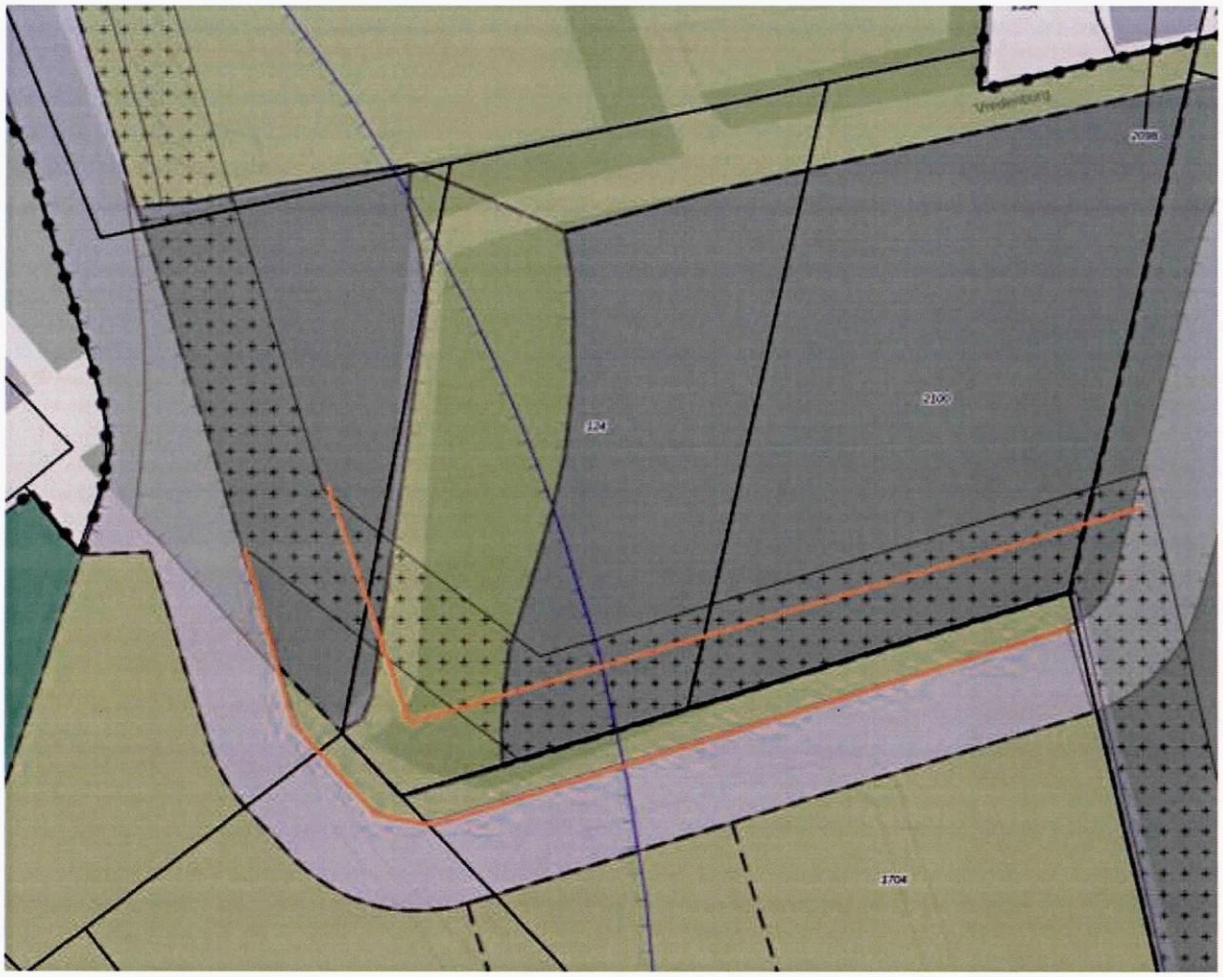
Op de gronden in eigendom van [redacted] is deels de dubbelbestemming 'Waarde – Ecologie' van toepassing.



Deze dubbelbestemming beschermt de ecologische verbindingszone die door het plangebied van het bestemmingsplan loopt.

Deze zone grenst in een groot deel van het plangebied direct aan de bestemming 'Verkeer'. Echter bij de gronden van [redacted] is de verbindingszone en daarmee ook de dubbelbestemming op een aantal meter afstand van de bestemming 'Verkeer' gelegd.

De zienswijze op dit onderdeel strekt er toe, dat gevraagd wordt om de situering van de dubbelbestemming aan te passen en op te schuiven tot de grens met de bestemming 'Verkeer'. Zie tekening hieronder (oranje kleur is gewenste situering dubbelbestemming).:



Hierdoor worden de gebruiksmogelijkheden van de gronden van de [redacted] minder belemmerd, terwijl anderzijds de functie van de verbindingszone niet wordt beperkt.

3. Gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – invloedsgebied'

De gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – invloedsgebied is deels van toepassing op de gronden waar de 6 boomhutten mogen worden gerealiseerd.

In de regels is in artikel 14.3 bepaald, dat ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - invloedsgebied' uitsluitend (beperkt) kwetsbare objecten mogen worden gebouwd, indien het groepsrisico door het bevoegd gezag wordt verantwoord en geaccepteerd.
Bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage o.a. een risicoanalyse gevoegd ten aanzien van het te realiseren LNG-tankstation. Niet duidelijk is of de boomhutten betrokken zijn bij deze risicoanalyse en of dat deze rapportage kan dienen als verantwoording van het groepsrisico.

Deze vraag is van belang, omdat de boomhutten beperkt kwetsbare objecten zijn en bij plaatsing van de boomhutten moet het groepsrisico worden verantwoord. Dit zou daarmee een obstakel kunnen gaan vormen bij de realisering van de boomhutten.

Als de risicoanalyse al volstaat om ten aanzien van de boomhutten te voldoen aan de bepalingen van artikel 14.3, dan is dat voor ons afdoende.

Zo niet, dan wordt gevraagd om nu al alsnog de verantwoording van het groepsrisico voor de vaststelling van het bestemmingsplan uit te voeren. Dit om te voorkomen dat straks zelf ook nog eens een verantwoording van het groepsrisico zou moeten laten opstellen, met de onzekerheid of de uitkomst positief zal zijn.

4. Zekerheid over realisering boomhutten

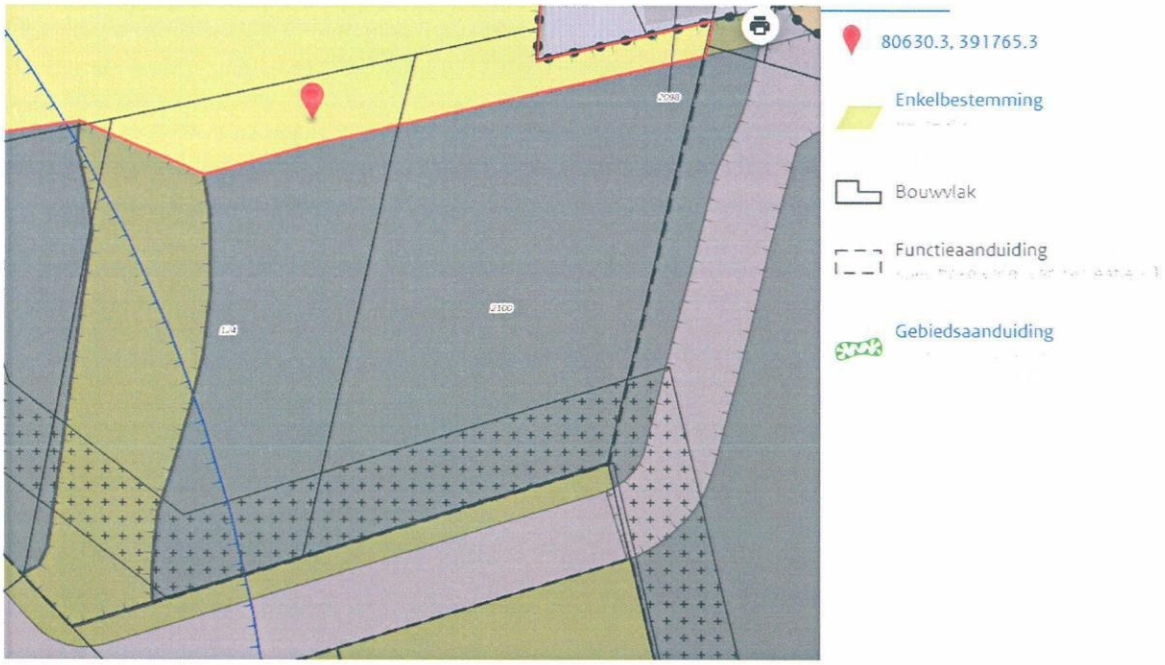
In het verlengde van hetgeen onder punt 3 is genoemd ten aanzien van het veiligheidsaspect, gelden er ook nog andere onzekerheden of de boomhutten kunnen worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld ten aanzien van de vraag of de boomhutten niet strijdig zijn met de ontwikkeling en instandhouding van de ecologische verbindingszone, dan wel de instandhouding en/of ontwikkeling van ter plaatse voorkomende dan wel aan deze gronden eigen landschaps- en natuurlijke waarden. Voor de heer is het van belang om er van verzekerd te zijn, dat de boomhutten kunnen worden gerealiseerd. En ook dat er niet veel onderzoeken moeten worden uitgevoerd alvorens de boomhutten kunnen worden geplaatst.

Om die reden is het diens vraag of, na vaststelling van het bestemmingsplan, de boomhutten zonder verdere specifieke onderzoeken kunnen worden geplaatst.

Zo niet, dan is het verzoek om nu al alsnog die onderzoeken uit te voeren, die nodig zijn om de zekerheid te krijgen dat de boomhutten kunnen worden geplaatst.

5. Begrenzing functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie 2'

Op het noordelijk deel van de percelen B 124 en 2100 ligt de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie 1'.



Dit is echter de functieaanduiding voor de planologische ontwikkeling op de gronden ten noorden van de genoemde kadastrale percelen (114 recreatiewoningen en 2.800 m2 centrale voorziening). Dit is echter een ontwikkeling die niet toeziet op de gronden van [redacted] Op diens gronden ligt de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie 2'.

Om deze reden wordt verzocht om op de bedoelde strook de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie 2' van toepassing te verklaren en niet 'specifieke vorm van recreatie 1'.

6. Situering centrale voorziening in gebied 'specifieke vorm van recreatie 1'

[redacted] wordt geëxploiteerd, alsmede de grond waar de boomhutten kunnen komen [redacted] grenzen aan het plangebied met de functie aanduiding 'specifieke vorm van recreatie 1'. In het gebied met die functieaanduiding kan een centrale voorziening worden gerealiseerd. Bij een centrale voorziening zijn functies toegestaan, zoals receptie, kantine, verblijfsruimten, sanitaire voorzieningen, restaurant, verhuurorganisatie dagrecreatie en inpandig zwembad.

Om te voorkomen dat er onderlinge overlast ontstaat van de functies en om te borgen dat er een aanvaardbaar gebruiksklimaat zal zijn bij de boomhutten, is het de wens om in het bestemmingsplan te bepalen dat centrale voorzieningen op voldoende afstand van de onderlinge perceelsgrenzen.

Voorgesteld wordt om voor de situering van de centrale voorziening binnen de grond met de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie 1' een afstand aan te houden van minimaal 40 m van de perceelsgrenzen.

7. Situering centrale voorziening in gebied 'specifieke vorm van recreatie 3'

Ook in het gebied met de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie 3' kan een centrale voorziening worden gerealiseerd. Ten noorden daarvan kan op het [redacted] boomhutten worden gerealiseerd.

Om een aanvaardbaar gebruiksklimaat te hebben bij de boomhutten is het ook de wens om een afstand van minimaal 40 m aan te houden voor de centrale voorziening ten opzichte van de grens van het [redacted]

8. Gebruiksmogelijkheden [redacted]

[redacted] gebruikt een gedeelte van het [redacted] met regelmaat als natuurterras. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om huwelijksceremonies of gebruik als terras in relatie tot het restaurant. Voor dat gebruik wordt steeds opnieuw toestemming gegeven door de gemeente. Het gaat derhalve om een gebruik, dat ook voor de gemeente nu al aanvaardbaar is.



Het gaat hier om een gebruik dat beperkt is van omvang en geen inbreuk maakt op de natuurbestemming van het perceel. Daarbij wordt het natuurterras organisch vorm gegeven, terwijl het van een halfverharding wordt voorzien. Dit alles maakt dat er aanleiding is om het gebruik als natuurterras expliciet in het bestemmingsplan op te nemen als toegestaan gebruik.

Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet. Uiteraard bestaat de bereidheid om deze zienswijze desgewenst mondeling nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Juridisch
Planologisch
Adviesbureau

[redacted]



R **BRIEF AANGETEKEND NL** D
NL Frankering betaald €9.25 **PostNL**
54 gr. 203203 18-01-2023 15:57
NL

3SRPKS418709356 4600AA 35

Gemeente B.o.Z.

Sector / Afd:

19 JAN. 2023

Kopie:

Afdoeningspar.

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002693
Reg. datum: 23/01/2023

Aan de gemeenteraad van Bergen op Zoom

Zienswijze

met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan

"Poortgebied Bergsche heide"

Ondergetekende [redacted]
op Zoom wil hierbij zijn visie weergeven over het voornoemde plan.

Ik heb bezwaar tegen het plan over aspecten die mij niet logisch, hinderlijk of gevaarlijk voorkomen.
Mijn eerste en grootste bezwaar betreft de energy-hub en met name de LNG pomp die gepland is op korte afstand van mijn recreatiewoning.
Er is m.i. geen noodzaak voor deze LNG-vulinstallatie omdat er in heel Nederland maar 800 trucks op deze brandstof rijden. Bovendien rijden ze op één tank zo'n 1700 km.
Volgens informatie met betrekking tot de energietransitie van het kabinetsbeleid is dit beleid erop gericht fossiele brandstoffen zoals LNG af te bouwen en elektrisch rijden en waterstof te stimuleren. Daarom is het waarschijnlijk ook maar tijdelijk zijn dat deze pomp functioneel is omdat hij voor 2030 overbodig wordt. LNG heeft geen toekomst.

Ik vraag mij af waarom er op onze locatie aan de Bergsche Heide deze LNG-pomp gepland is. In Roosendaal op bedrijventerrein Borchwerf is immers al sinds 2018 een LNG pomp operatief. Ik benadruk dat dit op 10 minuten rijden van Bergen op Zoom is. Op de website van die pomp wordt vermeld dat de ligging ideaal is omdat die LNG pomp tussen Antwerpen en Rotterdam ligt. www.pitpointcleanfuels.com Aanwas 73, Roosendaal.

Heel veel mensen in de directe omgeving lopen risico als er bij die LNG-truckerspomp iets mis gaat.
Voor alle duidelijkheid: We praten niet over LPG maar over een samengeperst reukloos gas dat 600 keer vergroot in volume als het verdampt.
In een gebied met veel verloop van gasten van hotel Van der Valk, KFC en Mac Donalds zijn de gevolgen niet te overzien als er gas ontsnapt en dat gas zich 600 keer vergroot en vervolgens reukloos verspreid bij een beetje wind.

'S-zomers verblijven er een paar honderd mensen op de percelen Struik-en Dopheide die hieraan ook blootgesteld worden.

Dit soort pompen horen thuis op een industrieterrein, zoals in Roosendaal of in een minder dichtbevolkt gebied.
Er is m.i. geen afdoende risico-analyse gedaan naar de behoefte en gevaren die aan deze LNG-hub kleven voor nu en in de toekomst. Gevaar voor omgeving en ervaringen van de brandweer zijn onderbelicht.
Ik zal niet teveel technische details gaan benoemen maar **ik steun de bezwaren** [redacted] hieromtrent naar voren brengen. Indien mijn bezwaar terzijde zal worden geschoven, dan zal ik wel tot aan de hoogste rechtelijke instantie blijven strijden om dit onzalige plan van tafel te krijgen.

Op de tweede plaats zou ik willen verzoeken, mocht het plan doorgaan met of zonder LNG-pomp, aan de achterkant van mijn perceel aan de Dopheide een metershoge aarden wal aan te leggen.
Dit, zodat geluidsoverlast van de fastfood en andere gasten en indien de LNG pomp er toch nog komt, nog een barrière op te werpen voor het reukloze, snel ontvlambare LNG. Ook vliegvuur zal misschien daardoor nog enigszins gehinderd worden de barbeques en andere open vuren te bereiken.
Er zijn voldoende argumenten om af te zien van de LNG-pomp gezien ook publicaties in de media. (zie ook: airliquide.com)

Het argument dat Bergen op Zoom zijn visitekaartje afgeeft bij binnenkomst van de stad, bij het "Poortgebied Bergsche Heide" is lachwekkend.
Twee fastfood restaurants en een grote lichtzuil moeten onze prachtige historische stad dus enig cachet geven bij binnenkomst.
Een lichtzuil van meer dan 40 meter hoog, 2/3 van de Peperbus, zal straks de omgeving verlichten als dit doorgaat.
Nachtrust van mens en dier zal hierdoor ernstig verstoord worden.
Immers, er wordt totaal voorbij gegaan aan het feit, dat er behalve een stikstofprobleem ook nog een ernstige vorm van lichtvervuiling plaats vindt met het felle licht van die lichtzuil.
Het is immers bekend dat de dierenrust ernstig verstoord wordt door fel licht tijdens de nachtelijke uren. Er leven hier herten, uilen en andere dieren die verdreven zullen worden door die lichtvervuiling. Het begrip natuur is ver te

zoeken als de rust op deze manier van wat er dan nog aan natuur is overgebleven op deze wijze nog verder wordt verstoord.

Daar wordt echt te weinig aandacht aan gegeven.
Verder is er natuurlijk ook het probleem van zwerfvuil, lawaai en overlast van luidruchtig verkeer door de gasten van de fastfood restaurants en hotel.

De weg Vredenburg mag niet aan de openbaarheid onttrokken worden, daar deze weg van oudsher openbaar is en ik vind dat dat zo moet blijven voor mijzelf en de andere bewoners/recreanten van de Heide.
Ook de Bemmelenberg en Moervaart mogen naar mijn mening niet aan de openbaarheid onttrokken worden onder deze voorwaarden. Hulpdiensten worden door afsluitingen gehinderd en moeten snel ter plaatste kunnen zijn.

In het gebied zijn zoals eerder vermeld ongeveer 45 percelen met recreatiewoningen waar vooral in de zomer enkele honderden mensen aanwezig kunnen zijn. Plus de recreanten van de aangrenzende camping. Ook daarvoor moeten die toegangswegen aanwezig blijven. Er zijn ook originele akten die ik heb ingezien, waarin deze rechten zijn vastgelegd.

Tot zover mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide.

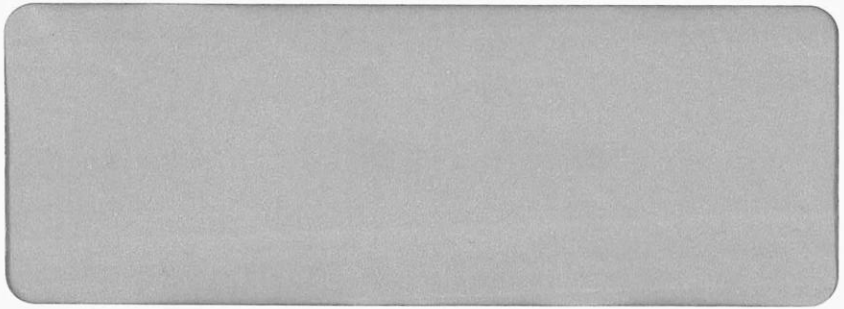
Ik behoud mij het recht voor om de gemeente Bergen op Zoom voor alle schade voortkomend uit voornoemd plan aansprakelijk te stellen.
Tevens verzoek ik u mij van mijn spreekrecht gebruik te laten maken zodat ik één en ander mondeling kan toelichten aan de raads-en burger leden.

Deze zienswijze doe ik onder behoud van al mijn rechten en weren.

Hoogachtend,

[redacted]

B & W Gemeenteraad
Bergen op Zoom
Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom



Gmail

ZIENSWIJZE PLAN Poortgebied Bergse Heide

Bezwaren betreft een perceels gebonden erfdienstbaarheid kadastraal bekend bij de gemeente Bergen op Zoom als [redacted] in Bergen op Zoom heeft

[redacted]

Concept

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002776
Reg. datum: **23/01/2023**

22 januari 2023 om 20:07

Bezwaren betreft een perceels gebonden erfdienstbaarheid kadastraal bekend bij de gemeente Bergen op Zoom als [redacted] in Bergen op Zoom heeft

Er rust een perceelsgebonden erfdienstbaarheid over de doorgaande weg Vredenburg uit te oefenen in beide richtingen ter breedte van vier meter, en verder over de gehele [redacted] indien gebouwen of werken op deze percelen worden gesticht is dit een verzwaring van de erfdienstbaarheid.Er zijn door de gemeente Bergen op Zoom zonder overleg met de eigenaren diverse verzwaringen gemaakt in /of op de weg. Die schade veroorzaken aan bestemmingsverkeer.Ook het begin de weg Vredenburg vanaf de bemmelenberg is geen vier meter breed gemaakt . Hier kan geen autoverkeer langs in beide richtingen .Er is hier ook een bord geplaatst met fietspad auto te gast. De weg Vredenburg is een doorgaande weg volgens de koopaktes..fietsers denken dat het een fietspad is, en gaan niet opzij voor autoverkeer. Ook wordt de weg
Bemelerberg nogal eens afgesloten voor autoverkeer. Er mag dan geen bestemmings naar de perceelsgebonden eigenaren van de weg Vredenburg rijden . Wlit u dit in het vervolg niet laten meer afsluiten? De gemeente moet zorg dragen voor de veiligheid van de burgers, Maar neemt niet eens de verantwoordelijkheid om, voor de werkzaamheden, te informeren of er in notariële aktes erfdienstbaarheden staan. Ik heb mijn twijfels of u voor uw nieuwe plannen wel de veiligheid van de burgers hoog in het vaandel heeft. .Ik heb van de gemeente ook nimmer een uitnodiging gehad voor een vergadering .Andere eigenaren wel.U weet wel mijn adres om een brief van de O.Z.B. ieder jaar naar me toe sturen Ook dit is slordig Er zijn nog veel meer mensen die hiervoor geen uitnodiging ontvangen .Wilt u mij hiervoor een bericht geving sturen waarom u dit nalaat ?

[redacted]

[redacted]

21-01-2023

Verkoper heeft bij het aangaan van de koopovereenkomst ondermeer nog gegarandeerd dat:----------

f. aan hem per dat tijdstip van overheidswege of door nutsbedrijven geen veranderingen betreffende het verkochte waren voorgeschreven of aangekondigd, welke toen nog niet waren uitgevoerd;----------

g. aan hem op dat tijdstip betreffende het verkochte geen (lopende adviesaanvraag voor) aanwijzing, danwel aanwijzingsbesluit danwel registerinschrijving bekend was:----------

   1. als beschermd monument in de zin van artikel 3, 4 of 6 van de Monumentenwet;------
   2. tot beschermd stads- of dorpsgezicht of voorstel daartoe als bedoeld in artikel 35 van de Monumentenwet;----------
   3. door de gemeente of provincie als beschermd stads- of dorpsgezicht;----------

h. aan hem per dat tijdstip niet bekend was dat het verkochte was opgenomen in een aanwijzing als bedoeld in artikel 2 of artikel 8 danwel in een voorstel als bedoeld in artikel 6 van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten.----------

Verkoper verklaart dat hem niet bekend is dat zich ten aanzien van het onder f, g en h gestelde sedertdien een verandering heeft voorgedaan.----------

--OMSCHRIJVING ERFDIENSTBAARHEDEN, KWALITATIEVE----
------ BEDINGEN EN/OF BIJZONDERE VERPLICHTINGEN-------

Met betrekking tot bekende erfdienstbaarheden, kwalitatieve bedingen en/of bijzondere verplichtingen wordt verwezen naar voormelde aankomsttitel waarin woordelijk staat vermeld: ----------

"Ten behoeve van het bij deze akte verkochte en ten
"laste van het aan verkoper in eigendom verbleven
"gedeelte van voormeld perceel gemeente Bergen op
"Zoom, sectie B nummer 1734 wordt bij deze gevestigd
"de erfdienstbaarheid van uitweg over een weg gren-
"zende aan de oostzijde van het bij deze akte ver-
"kochte perceel en lopende vanaf het bij deze akte
"verkochte perceelsgedeelte in noordelijke richting
"tot de noordelijke grens van het lijdend erf en
"verder over de gehele [redacted]
"dierzelfde gemeente en sectie ter breedte van vier
"meter uit te oefenen in beide richtingen zoals ter
"plaatse kennelijk is aangeduid, zullende indien
"gebouwen of werken op het bij deze akte verkochte
"perceel worden gesticht dit niet gelden als een
"verzwaring van de erfdienstbaarheid.----------
"De kosten van onderhoud van de weg komen voor reke-
"ning van de eigenaar van het lijdend erf."---------

Voorzover in bovengenoemde bepalingen verplichtin-

Zienswijze Ooorkgebied

Bergsche Heide



I23-002776

Bewijs van ontvangst

Hierbij verklaart ondergetekende, op

Datum : maandag 23 januari 2023
Tijdstip : 12:56 **uur**

Een document in ontvangst te hebben genomen betreffende

Aard / onderwerp document : Zienswijze Poortgebied Bergsche Heide tav. Gemeenteraad Bergen op Zoom
Naam afzender document :
Plaatsnaam :

Het document is in het stadskantoor te Bergen op Zoom afgegeven door

De heer :

Het document is geregistreerd onder het kenmerk I23-002776
U ontvangt nog informatie over welke eenheid dit document in behandeling heeft gekregen.

Naam ontvanger:

Gemeente Bergen op Zoom

Handtekening indiener:

Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom
I www.bergenopzoom.nl

T 140164
F (0164) 24 53 56
Kvk 20169091

B nv BNG rek. nr. 28.50.00.942
B IBAN: NL41BNGH 0285000942
B BIC: BNGHNL2G

Beste meneer of mevrouw,

Bij deze sluit ik mij bij de zienswijze van [redacted] aan en wil U erop wijzen dat in mijn koopcontract staat dat de weg Vredenburg een doorgaande weg is in beide richtingen met een breedte van 4 meter.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

[redacted]

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002778
Reg. datum: **23/01/2023**

Ziens wijze Poortgebied

Bergsche Heide



I23-002778

Bewijs van ontvangst

Hierbij verklaart ondergetekende, op

Datum : maandag 23 januari 2023
Tijdstip : 13:01 **uur**

Een document in ontvangst te hebben genomen betreffende

Aard / onderwerp document : Zienswijze Poortgebied Bergsche Heide tav. Gemeenteraad Bergen op Zoom
Naam afzender document :
Plaatsnaam :

Het document is in het stadskantoor te Bergen op Zoom afgegeven door

De heer :

Het document is geregistreerd onder het kenmerk I23-002778
U ontvangt nog informatie over welke eenheid dit document in behandeling heeft gekregen.

Naam ontvanger:
K.J.H. Rouing

Gemeente Bergen op Zoom

Handtekening indiener:

Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom
I www.bergenopzoom.nl

T 140164
F (0164) 24 53 56
Kvk 20169091

B nv BNG rek. nr. 28.50.00.942
B IBAN: NL41BNGH 0285000942
B BIC: BNGHNL2G

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002787
Reg. datum: **23/01/2023**

Gemeente Bergen op Zoom
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

Putte, 22 januari 2023

Betreft: zienswijze met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan "Poortgebied Bergsche Heide"

Geachte raad,

Met betrekking tot bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan, kan ik kortheidshalve verwijzen naar mijn brief van 8 september 2018. Ik ga ervan uit dat deze brief in uw dossier is opgenomen en derhalve in uw bezit is.

Sinds die datum heeft de gemeente en/of de projectontwikkelaar niets gedaan om mijn zienswijze te veranderen.

Nog steeds ligt mijn grootste bezwaar bij de energy-hub, waarvan de LNG pomp veel te dicht aan mijn terrein grenst. Waarom moet er een LNG pomp in zo'n kwetsbaar natuur- en recreatiegebied worden aangelegd terwijl er in Roosendaal aan de Aanwas al een gerealiseerd is. U lijkt onze veiligheid uit het oog verloren te zijn in uw plannen gezien de korte afstand tussen de energy-hub en onze erfgrens.
Ik kan dan ook niets anders dan de bezwaren steunen van bewoners/eigenaren van percelen gelegen aan en in de nabijheid van Dop- en Struikheide in Bergen op Zoom.

Het argument dat Bergen op Zoom een visitekaartje afgeeft door de huidige plannen voor "Poortgebied Bergsche Heide" is lachwekkend!
De plannen die er nu liggen (fastfood restaurants, een enorme lichtzuil en een energy-hub) moeten de prachtige historische (binnen)stad cachet gaan geven!?
Stikstofproblematiek en lichtvervuiling zullen een enorme invloed hebben op mens en dier in het "Poortgebied Bergsche Heide". (Zo zal het op mijn terrein nooit meer donker zijn als de lichtzuil geplaatst is.) Ook het zwerfvuil wat nu al veelvuldig terug te vinden is onder het viaduct bij de Bastionweg zal alleen maar toenemen over een groter gebied. Dat is alles behalve een visitekaartje!

Ook zult u er voor moeten zorgen dat Dop- en Struikheide te allen tijde bereikbaar zijn voor hulpdiensten en eigenaren/bewoners. Recht van overpad is opgenomen in mijn eigendomsakte.

Realiseert de Gemeente Bergen op Zoom zich dat zij aansprakelijk gesteld kan gaan worden voor schade voortkomend uit dit onzalige plan?

Ik zou graag gehoord worden zoals geregeld in art. 7:2 AwB.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en ervan uitgaand dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt, verblijf ik,

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]

Gemeente Bergen op Zoom
t.a.v. gemeenteraad
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

Blank, 4645 Ca 5

I23-002787

Bewijs van ontvangst

Hierbij verklaart ondergetekende, op

Datum	:	maandag 23 januari 2023
Tijdstip	:	13:10 **uur**

Een document in ontvangst te hebben genomen betreffende

Aard / onderwerp document	:	Zienswijze Poortgebied Bergsche Heide tav. Gemeenteraad Bergen op Zoom
Naam afzender document	:	À. Blank
Plaatsnaam	:	4645 CA nr. 5

Het document is in het stadskantoor te Bergen op Zoom afgegeven door

Mevrouw	:	BJ. Brouwers

Het document is geregistreerd onder het kenmerk I23-002787
U ontvangt nog informatie over welke eenheid dit document in behandeling heeft gekregen.

Naam ontvanger:
K.J.H. Rouing

Gemeente Bergen op Zoom

Handtekening indiener:

Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom
I www.bergenopzoom.nl

T 140164
F (0164) 24 53 56
Kvk 20169091

B nv BNG rek. nr. 28.50.00.942
B IBAN: NL41BNGH 0285000942
B BIC: BNGHNL2G

Gemeente Bergen op Zoom
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002788
Reg. datum: **23/01/2023**

Bergen op Zoom, 22 januari 2023

Betreft: zienswijze met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan "Poortgebied Bergsche Heide"

Geachte raad,

Met betrekking tot bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan, kan ik kortheidshalve verwijzen naar mijn brief van 8 september 2018. Ik ga ervan uit dat deze brief in uw dossier is opgenomen en derhalve in uw bezit is.

Sinds die datum heeft de gemeente en/of de projectontwikkelaar niets gedaan om mijn zienswijze te veranderen.

Nog steeds ligt mijn grootste bezwaar bij de energy-hub, waarvan de LNG pomp veel te dicht op de nabijgelegen recreatiewoningen ligt. Waarom moet er een LNG pomp in zo'n kwetsbaar natuur- en recreatiegebied worden aangelegd terwijl er in Roosendaal aan de Aanwas al een gerealiseerd is. U lijkt onze veiligheid uit het oog verloren te zijn in uw plannen gezien de korte afstand tussen de energy-hub en onze erfgrens.
Ik kan dan ook niets anders dan de bezwaren steunen van bewoners/eigenaren van percelen gelegen aan en in de nabijheid van Dop- en Struikheide in Bergen op Zoom.

Het argument dat Bergen op Zoom een visitekaartje afgeeft door de huidige plannen voor "Poortgebied Bergsche Heide" is ridicuul!
De plannen die er nu liggen (fastfood restaurants, een enorme lichtzuil en een energy-hub) moeten onze prachtige historische (binnen)stad cachet gaan geven!?
Stikstofproblematiek en lichtvervuiling zullen een enorme invloed hebben op mens en dier in het "Poortgebied Bergsche Heide". Ook het zwerfvuil wat nu al veelvuldig terug te vinden is onder het viaduct bij de Bastionweg zal alleen maar toenemen over een groter gebied. Dat is alles behalve een visitekaartje!

Ook zult u er voor moeten zorgen dat Dop- en Struikheide te allen tijde bereikbaar zijn voor hulpdiensten en eigenaren/bewoners. Recht van overpad is opgenomen in de eigendomsaktes van de diverse recreatieterreinen.

Realiseert de Gemeente Bergen op Zoom zich dat zij aansprakelijk gesteld kan gaan worden voor schade voortkomend uit dit onzalige plan?

Ik zou graag gehoord worden zoals geregeld in art. 7:2 AwB.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en ervan uitgaand dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt, verblijf ik,

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]

Gemeente Bergen op Zoom
t.a.v. gemeenteraad
Postbus 35
4600 aa Bergen op Zoom

Brouwer, 1624 Dl 161

I23-002788

Bewijs van ontvangst

Hierbij verklaart ondergetekende, op

Datum	:	maandag 23 januari 2023
Tijdstip	:	13:13 **uur**

Een document in ontvangst te hebben genomen betreffende

Aard / onderwerp document	:	Zienswijze Poortgebied Bergsche Heide tav. Gemeenteraad Bergen op Zoom
Naam afzender document	:	BJ Brouwers
Plaatsnaam	:	4624 DL nr. 161

Het document is in het stadskantoor te Bergen op Zoom afgegeven door

Mevrouw	:	B. Brouwers

Het document is geregistreerd onder het kenmerk I23-002788
U ontvangt nog informatie over welke eenheid dit document in behandeling heeft gekregen.

Naam ontvanger:
K.J.H. Rouing

Gemeente Bergen op Zoom

Handtekening indiener:

Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom
I www.bergenopzoom.nl

T 140164
F (0164) 24 53 56
Kvk 20169091

B nv BNG rek. nr. 28.50.00.942
B IBAN: NL41BNGH 0285000942
B BIC: BNGHNL2G

23-1-2023

Aan de gemeenteraad van Bergen op Zoom

Zienswijze

met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan

"Poortgebied Bergsche heide"

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002856
Reg. datum: 24/01/2023

Ondergetekende [redacted] eigenaar van perceel en recreatiewoning van [redacted] te Bergen op Zoom wil hierbij zijn visie weergeven over het voornoemde plan. Deze zienswijze is grotendeels overgenomen van de zienswijze van [redacted]. Bedoeling is aan te geven dat ik ook haar visie deel.

Ik heb geen bezwaar tegen het gehele plan maar heb wel een bepaalde visie over de bepaalde aspecten die mij niet logisch, hinderlijk of gevaarlijk voorkomen.
Mijn eerste en grootste bezwaar betreft de energy-hub en met name de LNG pomp die gepland is op korte afstand van mijn perceel.
Er is m.i. geen noodzaak voor deze LNG-vulinstallatie omdat er in heel Nederland maar 800 trucks op deze brandstof rijden. Bovendien rijden ze op één tank zo'n 1700 km. Bovendien is er al zo'n pomp op industrieterrein Borchwerf in Roosendaal.
Volgens algemene informatie is het kabinetsbeleid erop gericht fossiele brandstoffen zoals LNG af te bouwen en elektrisch rijden en waterstof te stimuleren. Daarom zal het waarschijnlijk ook maar tijdelijk zijn dat deze pomp functioneel is omdat hij voor 2030 overbodig wordt. LNG heeft geen toekomst.
De LNG pomphouder in Roosendaal ziet dat ook in en begint nu alvast een waterstofpomp naast deze LNG-pomp. (zie BN De Stem 18-1)

Ik vraag mij af waarom juist nu toch en op deze locatie deze LNG-pomp gepland is. Heel veel mensen lopen risico als er bij die truckerspomp iets mis gaat.
Voor alle duidelijkheid: We praten niet over LPG maar over een samengeperst reukloos gas dat 600 keer vergroot in volume als het verdampt.
In een gebied met veel verloop van gasten van hotel Van der Valk, KFC en Mac Donalds zijn de gevolgen niet te overzien als er gas ontsnapt en dat gas zich 600 keer vergroot en vervolgens reukloos verspreid bij een beetje wind.
'S-zomers verblijven er een paar 100 mensen op de percelen Struik-en Dopheide.

Dit soort pompen horen op een industrieterrein of minder dichtbevolkt gebied thuis.
Er is m.i. geen afdoende risico-analyse gedaan naar de behoefte en gevaren die aan deze LNG-hub kleven voor nu en in de toekomst. Gevaar voor omgeving en ervaringen van de brandweer zijn onderbelicht.
Ik zal niet teveel in technische details treden, maar sluit mij wel aan bij de bevindingen van
Indien mijn bezwaar terzijde zal worden geschoven, behoud ik mij wel het recht voor om naar de Raad van State te gaan om dit plan te laten beoordelen.

Op de tweede plaats zou ik willen verzoeken, mocht het plan doorgaan met of zonder LNG-pomp, aan de achterkant van mijn perceel aan de Dopheide een metershoge aarden wal aan te leggen.
Dit, zodat geluidsoverlast van de fastfood en andere gasten te verminderen. En indien de LNG pomp er toch nog komt, nog een barrière op te werpen voor het reukloze, snel ontvlambare LNG. Ook vliegvuur zal misschien daardoor nog enigszins gehinderd worden de barbeques en andere open vuren te bereiken.
Maar er zijn voldoende argumenten om af te zien van de LNG-pomp gezien ook publicaties in de media. (zie ook: airliquide.com)

Het feit dat twee fastfood restaurants een goede eerste indruk van Bergen op Zoom moeten geven vind ik van wansmaak getuigen. Wie bedenkt dit? Dezelfde beleidsmakers die verantwoordelijk zijn voor de verpauperde binnenstad?
Maar als de KFC en Mac Donalds er dan toch komen, dan zou ik willen voorstellen de lichtmast in plaats van 46 meter te verlagen naar 10 meter alsmede de verplichting de lichten te doven om 22.00 uur.
Immers, er wordt totaal aan voorbij gegaan aan het feit, dat er behalve een nieuw stikstofprobleem ook nog een ernstige vorm van lichtvervuiling plaats vindt met het felle licht van die lichtzuil.
Het is immers bekend dat de dierenrust ernstig verstoord wordt door fel licht tijdens de nachtelijke uren. Er leven hier herten, uilen en andere dieren die verdreven zullen worden door die lichtvervuiling. Het begrip natuur is natuurlijk ver te zoeken als de rust op deze manier, van wat er dan nog aan natuur is overgebleven, op deze wijze nog verder wordt verstoord.

Aan lichtvervuiling wordt echt te weinig aandacht gegeven.

De weg Vredenburg mag m.i. niet aan de openbaarheid onttrokken worden, daar deze weg altijd openbaar is geweest en ik vind dat deze toegangsweg zo moet blijven. Er zijn ook originele akten die ik heb ingezien, waarin deze rechten zijn vastgelegd.
Voor mijzelf en de andere bewoners/recreanten van de Heide.
Ook de Bemmelenberg en Moervaart mogen naar mijn mening niet aan de openbaarheid onttrokken worden onder deze voorwaarden. Hulpdiensten worden door afsluitingen gehinderd en moeten snel ter plaatste kunnen zijn.

Bij de Dopheide en Struikheide zijn ongeveer 45 percelen met recreatiewoningen waar vooral in de zomer enkele honderden mensen aanwezig kunnen zijn. Ook daarvoor moeten die toegangswegen aanwezig blijven.

Tot zover mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide.

Ik behoud mij het recht voor om de gemeente Bergen op Zoom voor alle schade voortkomend uit voornoemd plan aansprakelijk te stellen.
Tevens verzoek ik u mij van mijn spreekrecht gebruik te laten maken zodat ik één en ander mondeling kan toelichten aan de raads-en burger leden.

Deze zienswijze doe ik onder behoud van al mijn rechten en weren.

Hoogachtend,



Betreft zienswijze
Poortgebied Bergschenhoek

Gemeente van B. op Zoom
Postbus 35
4600 AA B. op Zoom

I23-002856

Bewijs van ontvangst

Hierbij verklaart ondergetekende, op

Datum	:	dinsdag 24 januari 2023
Tijdstip	:	08:47 **uur**

Een document in ontvangst te hebben genomen betreffende

Aard / onderwerp document	:	zienswijzer Poortgebied Bergsche Heide t.a.v. Gemeente raad
Naam afzender document	:	
Plaatsnaam	:	

Het document is in het stadskantoor te Bergen op Zoom afgegeven door

De heer	:	Dhr.

Het document is geregistreerd onder het kenmerk I23-002856
U ontvangt nog informatie over welke eenheid dit document in behandeling heeft gekregen.

Naam ontvanger:
T.C.P. Timmermans-Moerbeek

Handtekening indiener:

Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom
I www.bergenopzoom.nl

T 140164
F (0164) 24 53 56
Kvk 20169091

B nv BNG rek. nr. 28.50.00.942
B IBAN: NL41BNGH 0285000942
B BIC: BNGHNL2G

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002884
Reg. datum: 24/01/2023

Aan de gemeenteraad van Bergen op Zoom

Zienswijze

met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan

"Poortgebied Bergsche heide"

Ondergetekende [redacted] te Bergen op Zoom wil hierbij haar visie weergeven over het voornoemde plan.

Ik heb bezwaar tegen het plan over aspecten die mij niet logisch, hinderlijk of gevaarlijk voorkomen.
Mijn eerste en grootste bezwaar betreft de energy-hub en met name de LNG pomp die gepland is op korte afstand van mijn recreatiewoning.
Er is m.i. geen noodzaak voor deze LNG-vulinstallatie omdat er in heel Nederland maar 800 trucks op deze brandstof rijden. Bovendien rijden ze op één tank zo'n 1700 km.
Volgens informatie met betrekking tot de energietransitie van het kabinetsbeleid is dit beleid erop gericht fossiele brandstoffen zoals LNG af te bouwen en elektrisch rijden en waterstof te stimuleren. Daarom is het waarschijnlijk ook maar tijdelijk zijn dat deze pomp functioneel is omdat hij voor 2030 overbodig wordt. LNG heeft geen toekomst.

Ik vraag mij af waarom er op onze locatie aan de Bergsche Heide deze LNG-pomp gepland is. In Roosendaal op bedrijventerrein Borchwerf is immers al sinds 2018 een LNG pomp operatief. Ik benadruk dat dit op 10 minuten rijden van Bergen op Zoom is. Op de website van die pomp wordt vermeld dat de ligging ideaal is omdat die LNG pomp tussen Antwerpen en Rotterdam ligt.
www.pitpointcleanfuels.com [redacted]

Heel veel mensen in de directe omgeving lopen risico als er bij die LNG-truckerspomp iets mis gaat.
Voor alle duidelijkheid: We praten niet over LPG maar over een samengeperst reukloos gas dat 600 keer vergroot in volume als het verdampt.
In een gebied met veel verloop van gasten van hotel Van der Valk, KFC en Mac Donalds zijn de gevolgen niet te overzien als er gas ontsnapt en dat gas zich 600 keer vergroot en vervolgens reukloos verspreid bij een beetje wind.

'S-zomers verblijven er een paar honderd mensen op de percelen Struik-en Dopheide die hieraan ook blootgesteld worden.

Dit soort pompen horen thuis op een industrieterrein, zoals in Roosendaal of in een minder dichtbevolkt gebied.
Er is m.i. geen afdoende risico-analyse gedaan naar de behoefte en gevaren die aan deze LNG-hub kleven voor nu en in de toekomst. Gevaar voor omgeving en ervaringen van de brandweer zijn onderbelicht.
Ik zal niet teveel technische details gaan benoemen maar **ik steun de bezwaren** die [redacted] hieromtrent naar voren brengen. Indien mijn bezwaar terzijde zal worden geschoven, dan zal ik wel tot aan de hoogste rechtelijke instantie blijven strijden om dit onzalige plan van tafel te krijgen.

Op de tweede plaats zou ik willen verzoeken, mocht het plan doorgaan met of zonder LNG-pomp, aan de achterkant van mijn perceel aan de Dopheide een metershoge aarden wal aan te leggen.
Dit, zodat geluidsoverlast van de fastfood en andere gasten en indien de LNG pomp er toch nog komt, nog een barrière op te werpen voor het reukloze, snel ontvlambare LNG. Ook vliegvuur zal misschien daardoor nog enigszins gehinderd worden de barbeques en andere open vuren te bereiken.
Er zijn voldoende argumenten om af te zien van de LNG-pomp gezien ook publicaties in de media. (zie ook: airliquide.com)

Het argument dat Bergen op Zoom zijn visitekaartje afgeeft bij binnenkomst van de stad, bij het "Poortgebied Bergsche Heide" is lachwekkend.
Twee fastfood restaurants en een grote lichtzuil moeten onze prachtige historische stad dus enig cachet geven bij binnenkomst.
Een lichtzuil van meer dan 40 meter hoog, 2/3 van de Peperbus, zal straks de omgeving verlichten als dit doorgaat.
Nachtrust van mens en dier zal hierdoor ernstig verstoord worden.
Immers, er wordt totaal voorbij gegaan aan het feit, dat er behalve een stikstofprobleem ook nog een ernstige vorm van lichtvervuiling plaats vindt met het felle licht van die lichtzuil.
Het is immers bekend dat de dierenrust ernstig verstoord wordt door fel licht tijdens de nachtelijke uren. Er leven hier herten, uilen en andere dieren die verdreven zullen worden door die lichtvervuiling. Het begrip natuur is ver te

zoeken als de rust op deze manier van wat er dan nog aan natuur is overgebleven op deze wijze nog verder wordt verstoord.

Daar wordt echt te weinig aandacht aan gegeven.
Verder is er natuurlijk ook het probleem van zwerfvuil, lawaai en overlast van luidruchtig verkeer door de gasten van de fastfood restaurants en hotel.

De weg Vredenburg mag niet aan de openbaarheid onttrokken worden, daar deze weg van oudsher openbaar is en ik vind dat dat zo moet blijven voor mijzelf en de andere bewoners/recreanten van de Heide.
Ook de Bemmelenberg en Moervaart mogen naar mijn mening niet aan de openbaarheid onttrokken worden onder deze voorwaarden. Hulpdiensten worden door afsluitingen gehinderd en moeten snel ter plaatste kunnen zijn.

In het gebied zijn zoals eerder vermeld ongeveer 45 percelen met recreatiewoningen waar vooral in de zomer enkele honderden mensen aanwezig kunnen zijn. Plus de recreanten van de aangrenzende camping. Ook daarvoor moeten die toegangswegen aanwezig blijven. Er zijn ook originele akten die ik heb ingezien, waarin deze rechten zijn vastgelegd.

Tot zover mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide.

Ik behoud mij het recht voor om de gemeente Bergen op Zoom voor alle schade voortkomend uit voornoemd plan aansprakelijk te stellen.
Tevens verzoek ik u mij van mijn spreekrecht gebruik te laten maken zodat ik één en ander mondeling kan toelichten aan de raads-en burger leden.

Deze zienswijze doe ik onder behoud van al mijn rechten en weren.

Hoogachtend,

[redacted]

23-01-2023

[redacted]

betreft: Zienswijze.

Ontwerpgebied Bergsche Heide.

Aan de gemeente raad Bergen op Zoom

Postbus 35

4600 AA Bergen op Zoom



Gemeente Bergen op Zoom
I23-002889
Reg. datum: **24/01/2023**

Op afspraak ontvangen wij u graag op één van onze vestigingen.
Een afspraak met beeldbellen hoort echter ook tot de mogelijkheden.

AANTEKENEN

Gemeente Bergen op Zoom
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 35
4600 AA BERGEN OP ZOOM

Dossiernummer:
2CF.7.22.148389

Telefoon:

Datum: 23 januari 2023

Behandeld door:

Afwezig op dinsdagmiddag en vrijdag

E-mail:
vermeld ons dossiernummer in de onderwerpregel

Fax:

Betreft: zienswijze inzake ontwerp-bestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022'

Geachte dames en heren,

Tot mij wendden zich de , wonende te (4614 PP) Bergen op Zoom aan de naar aanleiding van het hierna volgende.

Cliënten hebben kennis genomen van uw voornoemde ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022'.

Namens cliënten dien ik hierbij een zienswijze in tegen het voornoemde ontwerp bestemmingsplan en het voornoemde ontwerpbesluit. De gronden van de zienswijze treft u hieronder aan.

Inleiding

Cliënten zijn woonachtig naast de voorgenomen ontwikkeling zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche heide 2022'. Zij worden aan drie zijden omringd door het projectgebied, te noemen het hotel met skybar, de fastfoodrestaurants, de ontsluiting van de wegen en de recreatiewoningen. Direct worden zij in hun belangen geschaad doordat de verwevenheid zodanig is tussen het genoemde projectgebied en de woning en het perceel. Een afstand van 60 m van het hotel tot aan de woning is aangehouden in het plan. Vanuit het hotel met een hoogte van 46 m zal vanuit de kamers direct zicht zijn op het perceel en op de woning van cliënten. Gelet op de recente uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (hierna: de afdeling) van 21 december 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3904 zijn cliënten in het gelijk gesteld met betrekking tot hun verweven belang bij de ontheffing van de herplantplicht. Ik citeer rechtsoverweging 4.3 uit deze uitspraak:

> *beroepen zich op artikel 4.3, eerste lid, en artikel 4.5, eerste lid van de Wet natuurbescherming (Wnb). Hun belang is gelegen in het behoud van de houtopstand op het perceel naast hun perceel. Daarmee wordt voorkomen dat hun woon- en leefomgeving wordt aangetast door de mogelijke bouw van een gebouw van*

45 meter hoog, als onderdeel van het te ontwikkelen project 'Poortgebied Bergsche Heide.'

En rechtsoverweging 4.7:

'De aangegeven compensatiepercelen liggen weliswaar op een kilometer afstand van het perceel van [redacted]. Maar [redacted] hebben wel direct zicht op een deel van de te vellen houtopstand, dat direct grenst aan hun perceel. Zoals de rechtbank terecht heeft overwogen rust op dat perceel de herplantplicht wanneer compensatie niet ergens anders kan plaatsvinden. Daarin zit voor hen de verwevenheid. De rechtbank heeft dan ook terecht geoordeeld dat het relativiteitsvereiste uit artikel 8:69a van de Awb hier niet in de weg stond aan de vernietiging van het besluit van 21 april 2020'.

Met deze uitspraak staat vast dat een directe verwevenheid is aangetoond ten aanzien van de ontwikkeling van Poortgebied Bergsche Heide en de woning en het perceel van mijn cliënten. De gronden die mijn cliënten in het hierna volgende zullen aanvoeren kunnen dan ook niet zomaar worden weerlegd met een beroep op het relativiteitsbeginsel ingevolge artikel 8:69a van de Awb.

Op minder dan 60 m wordt in de verbeelding het gebouw gesitueerd met een hoogte van 10 m en 46 m. Op minder dan 40 m afstand is het gehele vlak aangegeven als hotel wat zou kunnen betekenen dat het gebruik ten behoeve van het hotel zeer dichtbij het perceel van cliënten gesitueerd kan worden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een terras met speeltuin voor kinderen op zeer korte afstand van het perceel van cliënten. De impact hiervan op het woon- en leefklimaat is groot: belangen die spelen zijn onder andere natuur, stikstof, schaduwwerking en privacy. Dit is ten onrechte in het onderzoeken niet meegenomen.

In het hiernavolgende volgen de gronden van de zienswijze waarin onder andere de genoemde belangen als grond nader worden onderbouwd.

Rijksbeleid: Crisis- en Herstelwet

Maatregelen voor afgebakende lijsten met projecten en bevoegdheden

Op het volledige ontwerpbestemmingsplan wordt de Crisis- en herstelwet van toepassing verklaard, terwijl terzake slechts een zeer klein deel daarvan sprake is van de project/activiteit

'aanleg en uitbreiding van tankstations met installaties voor het afleveren van CNG, LNG, L-CNG en andere alternatieve brandstoffen aan voertuigen voor goederen- en personentransport.'

In hoofdstuk 4.1.4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is bovendien aangegeven dat dit bestemmingsplan niet dit project/activiteit mogelijk maakt vanwege zijn duurzame/innovatieve karakter. Dit project/activiteit wordt mogelijk gemaakt aangezien:

"Het belangrijkste voordeel van deze aanwijzing is dat het beroepsrecht is ingeperkt. Bovendien is er een versnelde afhandeling door de bestuursrechter van toepassing. In de publicaties zal de Crisis- en herstelwet van toepassing worden verklaard op voorliggend bestemmingsplan."

Er wordt derhalve gebruikt gemaakt van een bevoegdheid voor een ander doel dan waarvoor deze is toegekend. Er wordt immers hoofdzakelijk gebruikt gemaakt van deze bevoegdheid o.g.v. de Crisis- en herstelwet om de rechten van burgers zoals cliënten uit te beperken. Dit is in strijd met de goede procesorde alsmede in strijd met artikel 3:3 Awb.

330-013

Hierdoor worden cliënten in hun belangen geschaad, want hun beroepsrecht is ingeperkt.

Wijzigingen van bijzondere wetten voor bijzondere projecten
Het landschapspark is aangemeld voor de 11e tranche van de Crisis- en herstelwet als innovatief experiment. Het is niet mogelijk en niet wenselijk om de uitvoerbaarheid van het plan tot in detail te onderzoeken. Ook de invulling van het landschapspark zal niet binnen de doorlooptijd van een bestemmingsplan (10 jaar) gereed zijn. Gebruik is gemaakt van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte. In 5.1 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op de mogelijkheden onder de Crisis- en herstelwet.

Cliënten kunnen zich niet verenigen met deze aanwijzing van het landschapspark 'Poortgebied Bergsche Heide' als innovatief experiment als bedoeld onder artikel 2.4 lid 1 en 2 van de Crisis- en Herstelwet.

Het plan leidt tot economisch overaanbod, leegstand en zal daardoor juist leiden tot meer verloedering en verrommeling van het gebied. Tevens is in de regels niet concreet gemaakt hoe men de duurzaamheid waarborgt. Summier zijn in de bijlagen opmerkingen gemaakt over de duurzaamheid maar dit wordt onvoldoende concreet vastgelegd. Door dit niet in de regels vast te leggen, handelt men in strijd met de rechtszekerheid. Indien dit niet op juiste wijze wordt vastgelegd, is dit een spreekwoordelijke wassen neus. Onderstaand citaat is hier een voorbeeld van. Cliënten citeren de toelichting bij het bestemmingsplan, pagina 3:

> *'Het landschapspark Bergsche Heide heeft de potentie om uit te groeien tot één van de mooiste, rustigste en afwisselendste stedelijke uitloopgebieden in de regio.'*

Cliënten zijn van oordeel dat onvoldoende gemotiveerd is aangegeven waarom dit experiment als innovatief is te beschouwen en te scharen valt onder de Crisis- en Herstelwet. Fastfoodrestaurants en een hotel zijn als zodanig niet als innovatief te beschouwen. Tevens ontbreekt de synergie tussen de fastfoodrestaurant, het hotel, de energyhub en het landschapspark.

Cliënten vragen zich af hoe men deze kwalitatieve verbetering precies in ogenschouw neemt met een Kentucky Fried Chicken en een Mc Donalds als uithangborden voor het zuidelijke gedeelte van het bestemmingsplan. Door deze kwalitatief laagwaardige horeca is het aannemelijk dat wanneer deze horecavestigingen worden gerealiseerd dit zal leiden tot juist meer verrommeling en verslechtering van de natuurwaarden van het gebied . Het is onbegrijpelijk dat deze keuzes worden gemaakt als uithangborden voor de Brabantse wal. Echte natuurliefhebbers zullen zich niet aangetrokken voelen tot deze laagwaardige horeca waardoor het niet aannemelijk is dat men wordt aangetrokken door het achterliggende gebied.

Het voormelde citaat op pagina 3 geeft onvoldoende duidelijkheid wat de plannen zijn de gemeente om dit tot een van de mooiste en rustigste en afwisselende stedelijke uitloopgebieden van de regio te maken. De Crisis- en herstelwet biedt weliswaar de mogelijkheid om de plannen niet tot in detail uit te werken, maar in dit geval is het voor cliënten erg summier om te kunnen beoordelen op welke wijze het compensatieplan wordt ingevuld en hoe men de natuur gaat terug halen. Het plan heeft een behoorlijke impact op de fysieke leefomgeving van cliënten maar ook op de flora en fauna in het gebied. Het is zaak om zorgvuldig met het landschapspark om te gaan. Blijkbaar is er een duidelijke visie voor de verstening van het gebied middels fastfoodrestaurants, een hotel, energyhub en ontsluitingswegen. Echter het ontbreekt aan een visie voor het terugbrengen van de natuur. Hoe wordt gewaarborgd dat de natuur terugkomt en in welke vorm?

330-013

Niets is te lezen over de aanplanting van bossen, planten, terugbrengen van de fauna. Hoe wordt dit bewerkstelligd? Hoe wordt dit het uithangbord van de Brabantse wal? Om gebruik te kunnen maken van de Crisis en Herstelwet is dit onderdeel onvoldoende gemotiveerd.

Hierdoor worden cliënten in hun belangen geschaad, want hun beroepsrecht is ingeperkt.

Rijksbeleid: ladder voor duurzame verstedelijking

Algemeen

Ten onrechte is het bestreden bestemmingsplan niet, danwel onvoldoende, getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Immers, uit rechtspraak van uw Afdeling (AbRvS 28-06-2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724) blijkt het volgende.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro verplicht het betrokken bestuursorgaan om in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling te beschrijven. Deze verplichting geldt voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen en buiten het bestaand stedelijk gebied.

In de toelichting op het bestemmingsplan dient, afhankelijk van de aard van de stedelijke ontwikkeling die het plan mogelijk maakt, op objectieve wijze, aan de hand van in de beschrijving vermelde voldoende actuele, concrete en zo mogelijk cijfermatige gegevens, de behoefte aan deze stedelijke ontwikkeling te worden beschreven (uitspraken van 29 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:247 (Utrecht), van 4 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:248 (Olst-Wijhe), van 1 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2072 (Marum), van 12 augustus 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2600 (Sint Anthonis) en van 9 november 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2977 (Utrecht)).

In deze beschrijving dient tot uitdrukking te komen dat deze behoefte is afgewogen tegen het bestaande aanbod, waarbij ook de planologische capaciteit een factor van belang kan zijn (uitspraken van 11 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:715 (Beek) en van 11 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:345 (Kampen)).

Een enkele uiteenzetting van de beleidsambities om het aanbod aan de desbetreffende voorzieningen uit te breiden volstaat niet in een geval waarin wordt voorzien in een niet geringe toevoeging van bepaalde voorzieningen (uitspraak van 15 oktober 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3672 (Utrecht)).

Bij de beoordeling van de behoefte aan een voorziening kan uit enkel een landelijke benchmarkvergelijking met een soortgelijke voorziening niet de conclusie worden getrokken dat een actuele regionale behoefte bestaat aan de in het bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen. Uit een dergelijke vergelijking kunnen naar zijn aard geen conclusies met betrekking tot de actuele regionale behoefte worden getrokken (uitspraak van 11 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:715 (Beek)).

In de beschrijving dient inzichtelijk te worden gemaakt dat het plan niet tot onnodig nieuw ruimtebeslag leidt en geen zodanige leegstand tot gevolg zal hebben dat dit tot een uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onaanvaardbare situatie in het verzorgingsgebied van de voorziene ontwikkeling zal leiden (uitspraak van 27 juli 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2095 (Eindhoven)).

De omstandigheid dat een kwantitatieve behoefte ontbreekt, de omstandigheid dat een ruimtelijke ontwikkeling zal leiden tot een overaanbod in een bepaalde branche, de omstandigheid dat een ruimtelijke ontwikkeling zal leiden tot marktverschuiving in een bepaalde branche, of tot sluiting van ondernemingen, of dat deze zal leiden tot leegstand betekenen nog niet dat niet is

330-013

voldaan aan het bepaalde in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro (uitspraken van 5 maart 2014, ECLI:NL:RVS:2014:743 (Son en Breugel), van 18 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1295 (Zevenaar), 28 september 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2580 (Venlo) en van 21 december 2016, ECLI:NL:RVS:2016:3386 (Leeuwarden)).

Gezien het voornoemde onderzoek noodzakelijk waar de nodige kennis wordt vergaard omtrent de behoefte van de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Gelet op de aard en de omvang van het plan zijn een aantal onderzoeken noodzakelijk om aan te tonen dat de behoefte aanwezig is voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Deze moeten in ieder geval voldoende, actuele, concrete en zo mogelijk cijfermatige gegevens inzichten geven.

Het middel om de behoefte in beeld te brengen is marktonderzoek. De regionale behoefte is gelijk aan de prognose van de vraag minus het (geplande) aanbod binnen het onderzoeksgebied in de betreffende onderzoeksperiode. Niet gebleken is dat aan dit vereiste voldaan is. Zo is in de onderbouwing de vraagzijde is op geen enkele wijze meegenomen!! Om te kunnen bepalen of er sprake is van een behoefte aan de geplande voorzieningen dient zowel de aanbodzijde als de vraagzijde te worden bepaald. Er is immers sprake van een behoefte, als hiertussen een verschil zit, in die zin dat de vraagzijde groter is dan de aanbod-zijde.

Gelet op de aard en de omvang van het plan is een marktonderzoek noodzakelijk om aan te tonen dat de behoefte aanwezig is voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Deze moeten in ieder geval voldoende, actuele, concrete en zo mogelijk cijfermatige gegevens inzichten geven. Ten onrechte ontbreekt een dergelijk marktonderzoek.

Algemeen:

- De relevante regio is voor vrijwel alle functies onvolledig, want primair gericht op A4 corridor Rotterdam-Antwerpen.
- Voor bepaalde functies wordt zeer summier ook nog gekeken naar de omliggende regio, terwijl de locatie van daaruit eveneens goed bereikbaar is. De term 'verzorgingsplaats' gerelateerd aan de economische as A4 is dus enigszins misleidend; het programma krijgt vanwege haar aard en doelgroepen een bredere, want ook regionale verzorgingsfunctie.
- In algemene zin benadrukt de behoeftebepaling te veel de landelijke trends en ontwikkelingen, die niet alle even relevant zullen zijn voor de onderhavige vestigingslocatie c.q. deze specifieke regio.
- Op regionaal niveau is de behoefte nauwelijks kwantitatief uitgewerkt.
- Doordat de behoefte zich vooral richt op de A4 corridor zijn de effecten op de leegstand en het woon-, leef- en werkklimaat in de omliggende regio slechts zeer globaal en onvoldoende in beeld gebracht.
- Meerdere malen wordt in de onderbouwing de 'Poortfunctie' van de ontwikkeling voor de Bergsche Heide benadrukt. Aan de andere kant betreft het evenwel, zo stelt de onderbouwing, primair een 'verzorgingsplaats' langs de A4. Dit lijkt een tegenstelling, omdat beide locatieprofielen in principe een eigen aard, uitstraling, bebouwingsintensiteit, productaanbod en (primaire) doelgroepen hebben. Het betreft bij de onderhavige ontwikkeling primair een modern horecaconcept en dito brandstofpunt. Daarom dient het ook zo te worden benaderd qua behoefte en effecten.

<u>Hotel</u>
Het voormelde geldt evenzeer voor de behoefte aan het geplande hotel. Terzake wordt voorts het volgende opmerkt:

- Het verzorgingsgebied A4 corridor moet hier worden aangevuld met een ruimere regio rondom de locatie, in elk geval Bergen op Zoom en omliggende gemeenten. Deze regio

330-013

betreft immers het 'zoekgebied' van veel gasten en het gevestigde en geplande hotelaanbod moet dus worden meegenomen in de behoeftebepaling.

- De analyse van het gevestigde hotelaanbod (binnen de door Rho afgebakende regio) inclusief het functioneren daarvan en de mogelijke effecten van het nieuwe hotel daarop, is zeer summier.
- Het landelijke beeld van stijgende omzetniveaus bij hotels is juist, maar de hotelmarkt kan er regionaal (buiten de Randstad en de overige grote steden) beduidend anders uitzien.
- De groei van de Brabantse vrijetijdseconomie is niet per definitie ook kansrijk voor de hotelmarkt in de onderhavige regio.
- Er zijn in de ruimere regio diverse andere initiatieven voor nieuwe (zaken)hotels, die hier niet worden benoemd.
- De hotelformule van Van der Valk biedt ook altijd een relatief groot restaurant (in dit geval 2.600 m² bvo), die de facto meer dan 'ondergeschikt' is. De behoefte hieraan en de effecten op het bestaande aanbod worden niet verhelderd. In wat mindere mate geldt dat ook voor de zalenverhuur.
- Bij de algemene opsomming van de toegestane functies en meer in het bijzonder het hotel, ontbreekt de 1.000 m² bvo aan ondergeschikte en aanverwante functies. Gelet op de zeer brede definiëring hiervan (met bijbehorende ruime mogelijkheden), zou hier ook op ingegaan dienen te worden.
- Enkel het huidige aanbod in overnachtingsvoorzieningen is in kaart gebracht. Op geen enkele wijze is de onderbouwing van de vraagzijde meegenomen. Evenmin is het harde aanbod in de vorm van bekende geplande ontwikkelingen meegenomen. Cliënten verwijzen hierbij naar het voormelde hotel met restaurant en nevenfuncties langs de A4 bij Steenbergen.

<u>(Fastfood) horeca</u>
Het voormelde geldt evenzeer voor de behoefte aan de geplande (fastfood) horeca. Terzake wordt voorts het volgende opmerkt:

- Ook hier geldt, dat het landelijke beeld van stijgende omzetniveaus in de horecasector correct is, maar deze markt kan er lokaal en regionaal beduidend anders uitzien.
- De relatief hoge omzetgroei in de fastfoodsector is correct, maar dat neemt niet weg dat het rendement van veel zaken in Nederland wel degelijk (zwaar) onder druk staat, o.a. door hoge lastendruk. Extra capaciteit kan dus effecten hebben op de overlevingskansen van het bestaande regionale aanbod in deze branche.
- Ook de nieuwe McDonald's en KFC zullen zich voor een belangrijk deel richten op de lokale en regionale bevolking, waaronder de inwoners van het oostelijk deel van Bergen op Zoom.
- KFC en McDonald's zijn weliswaar sterke, expanderende en (bij het publiek) populaire horecaformules, maar kunnen derhalve wel degelijk bestedingseffecten genereren op het bestaande aanbod in de regio. Die effecten zijn kwalitatief slechts zeer beperkt en kwantitatief niet benoemd.
- Qua aard, uitstraling, menukeuze en doelgroepen (jong, gezinnen, zakelijk bezoek gericht op 'tussendoortjes') kunnen de beoogde fastfoodzaken slechts beperkt fungeren als representatieve 'entreevoorziening' voor een natuurgerichte bestemming als de Bergsche Heide, met een accent op extensieve recreatie. Dit gebied zal immers ook veel oudere doelgroepen trekken, met vooral behoefte aan kleinschalige, sfeervolle horeca met bediening aan tafel. De onderhavige ontwikkeling voorziet dus slechts beperkt in deze behoefte.
- Bij de vaststelling van het huidige aanbod is bovendien ten onrechte enkel het daadwerkelijk aanwezige aanbod van (fastfood) restaurants meegenomen. Ten onrechte is der-

330-013

halve niet het harde aanbod in de vorm van bekende geplande ontwikkelingen meegenomen.

Wat betreft het aanwezige aanbod wijzen cliënten er op dat aan de A58, nabij de Wouwse Tol, een burger-restaurant, een broodjeszaak (Subway) èn een vestiging van La Place, aanwezig is. Dit is op een afstand van afgerond slechts 5 kilometer! Bovendien bevindt zich in Roosendaal op slechts 12 kilometer langs zowel de A17 als de A58 een fastfoodrestaurant. In zuidelijke richting bevindt het dichtstbijzijnde fastfoodrestaurant langs de snelweg zich nabij Antwerpen op circa 20 kilometer en in westelijke richting (A58) op bijna 40 kilometer. Dit zijn maar liefst 5 (!) eetgelegenheden langs de snelweg in een nabijheid van 40 kilometer.

Energyhub
Het voormelde geldt evenzeer voor de behoefte aan de geplande energyhub. Terzake wordt voorts het volgende opmerkt:

- Terzake de behoefte aan de 'energyhub' is enkel summier de aanbod-zijde onderzocht. De vraag naar deze duurzame tankstations is echter niet in kaart gebracht. Dat er sprake is van een behoefte aan een nieuw duurzaam tankstation is derhalve niet voldoende onderbouwd.
- Bij de beschrijving, analyse en beleidsmatige inkadering van deze functie wordt een sterk accent gelegd op de verkoop van duurzame brandstoffen. Daarnaast worden echter ook 'traditionele' fossiele brandstoffen verkocht. In de nabije toekomst kan dit verkooppunt dus inderdaad een onderscheidend karakter hebben langs de A4. De verwachting is evenwel dat ook bestaande brandstofverkooppunten (langs de A4, in de regio en elders) binnen afzienbare tijd hun aanbod van duurzame brandstoffen zullen verruimen, alleen al vanwege reguliere marktwerking en/of rendementseisen. Hiermee wordt de Energy Hub op de planlocatie veel minder onderscheidend en wordt de behoefte aan duurzame brandstoffen ook elders ingevuld.
- De effecten op het regionale aanbod zijn sterk afhankelijk van het prijsniveau van de aanbieders. Tankstations langs snelwegen zijn, zoals de onderbouwing terecht stelt, veelal wat duurder dan langs andere wegen, maar dit is geen vaststaand feit want mede afhankelijk van de lokale/regionale marktverhoudingen.
- Voorts zijn de effecten van de energyhub op het bestaande aanbod niet onderzocht.

Overige functies
Cliënten zien aldus geen onderzoeken naar de behoefte voor een hotel, de fastfoodrestaurants en/of de energyhub. Ook ontbreken onderzoeken voor ondergeschikte en/of aanverwante functies.

In artikel 1.23 'hotel' is de volgende definitie opgenomen:

> *"een accommodatie met slaapplaatsen voor logies verstrekking in overwegend één- en tweepersoonskamers tegen boeking per nacht, waar afzonderlijke maaltijden, kleine etenswaren en dranken kunnen worden verstrekt aan gasten en aan passanten. Onder aanverwante en ondergeschikte functies wordt onder andere verstaan sport- en spelfaciliteiten, cultuur en ontspanning, wellness (waaronder een inpandig zwembad of sauna), ondergeschikte horeca en detailhandel, zalenverhuur, verhuurorganisatie voor dagrecreatie, etcetera."*

De termen 'onder andere' en 'etcetera' in artikel 1.23 'hotel' impliceren dat geen sprake is van een uitputtende/ limitatieve opsomming, hetgeen in dit geval (mede gelet op de zeer ruime functionele opsomming) inhoudt dat eigenlijk van alles mogelijk is. De belangrijkste beperking betreft de begrenzing op 1.000 m² bvo, zoals opgenomen in 5.3.2 e. De term 'aanverwant' (niet gedefi-

330-013

nieerd in de begrippen) sluit verder ook niet uit dat sprake kan zijn van volledig zelfstandige functies. Derhalve dient voor deze functies ook afzonderlijk te worden onderzocht en gemotiveerd of terzake voldaan is aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ook de centrale voorzieningen welke worden genoemd in artikel 5.1d planregels zijn in het onderzoek niet meegenomen. In de planregels is omschreven dat de centrale voorzieningen onder andere bestaan uit 'bestaande uit onder andere receptie, kantine, verblijfsruimten, sanitaire voorzieningen, restaurant, verhuurorganisatie dagrecreatie en inpandig zwembad.' De term 'onder andere' impliceert dat ook hier eigen van alles mogelijk is. Voor de centrale voorzieningen zijn bovendien in artikel 5.3.4b planregels bouwmogelijkheden opgenomen. Gezien deze omschrijving is niet uitgesloten dat sprake kan zijn van volledig zelfstandige functies met ook een eigen parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking.

Conclusie
In de opgestelde rapportage in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking is de behoefte aan de beoogde ontwikkeling onvoldoende inzichtelijk gemaakt. De rapportage is op onderdelen onvolledig, hetgeen tevens impliceert dat het ontwerpbestemmingsplan onvolledig is. Concluderend kan gesteld worden dat de behoefte aan de ontwikkeling op deze locatie onvoldoende onderbouwd en aangetoond is, waarmee niet voldaan wordt aan artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

Rijksbeleid: Green deal
Cliënten merken op dat over de green deal d.d. 12 maart 2015 in verschillende stukken wordt beschreven. Echter de green deal is ten onrechte niet ter inzage gelegd bij de stukken behorende bij het ontwerpbestemmingsplan.

Deze green deal dateert van 12 maart 2015. Dat is dus bijna 8 jaar geleden! Cliënten achten het waarschijnlijk dat de looptijd van deze green deal inmiddels geruime tijd is verstreken.

Bovendien is onvoldoende gemotiveerd dat onderhavig ontwerpbestemmingsplan gebaseerd zou zijn op c.q. zou voortvloeien op deze Green Deal.

Provinciaal beleid: Interim omgevingsverordening
Op grond van de Interim omgevingsverordening behoort onderhavige gronden tot de groen blauwe mantel. Artikel 3.32 van de Interim Omgevingsverordening bepaalt dat:

Lid 1 Een bestemmingsplan van toepassing op de Groenblauwe mantel:
a. *strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de daarmee samenhangende ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden;*
b. *stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied;*
c. *borgt dat een ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden.*

Lid 2 De toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een beschrijving van de aanwezige ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden.

Cliënten merken hierbij onder meer op dat niet voldaan is aan artikel 3.32 van de Interim Omgevingsverordening. Wanneer de ruimtelijke ontwikkelingen in dit bestemmingsplan in samenhang worden bezien wordt geen grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder de natuur, bereikt. Het ontwerpbestemmingsplan zorgt er juist voor dat de hoeveelheid groen afneemt.

330-013

Daartegenover neemt de hoeveelheid verstening (Recreatieve en bedrijfsmatige functies + verkeer) toe in het ontwerpbestemmingsplan! Dit is te meer bezwaarlijk omdat de hoeveel m2 grond met de bestemming verkeer aanzienlijk toeneemt. Bovendien neemt de bouwmassa met het onderhavig bestemmingsplan aanzienlijk toe. Dit betekent een aanzienlijke toename van geluidsoverlast, stankoverlast en luchtvervuiling in het zo rustige en groene gebied. Er is derhalve helemaal geen sprake vaneen grotere kwaliteitswinst voor de natuur, in tegendeel juist!

Voorts stelt de toelichting dat voor de ontwikkelingen in het plangebied wordt aangesloten bij de regels die gelden voor recreatieve bedrijven. De functies in het poortgebied zorgen voor een verruiming van het recreatieve aanbod in de regio. Een hoogstaand hotel en enkele fastfoodrestaurants vergroten de keuzevrijheid van de bezoekers, waardoor de toeristen een verblijf op de Brabantse Wal sneller overwegen. Door de toevoeging van deze functies wordt de recreatieve aantrekkingskracht vergroot. Omdat de functies een duidelijke relatie hebben met het recreatieve achterland is in dit bestemmingsplan gekozen voor een verruiming van de reeds aanwezige recreatieve bestemming.

De eerdere stelling in de toelichting dat de geplande voorzieningen 'snelweg gerelateerde voorzieningen zijn die zich in grote mate richten op publiek van buiten de regio' is strijdig met de voormelde stelling in de toelichting dat de geplande voorzieningen regionale functie hebben doordat ze een duidelijke relatie hebben met het recreatieve achterland en met de toeristen die in de Brabantse Wal (willen) verblijven. De toelichting is derhalve intern tegenstrijdig, waardoor het ontwerp-bestemmingsplan niet, althans onvoldoende is gemotiveerd.

Indien de geplande voorzieningen daadwerkelijk een regionale functie zouden hebben, als 'poort' naar het achtergelegen natuurgebied, is het onduidelijk waarom de voorzieningen niet direct aangrenzend aan het natuurgebied worden geplaatst. Alsdan zou daadwerkelijk sprake zijn van een 'poort' naar het achtergelegen natuurgebied, en zou ook de ontsluitingsweg niet benodigd zijn geweest, waardoor geen verkeersdruk is tussen de voorzieningen en het natuurgebied.

Met andere woorden: de natuur dient te wijken om de realisatie van de snelweggerelateerde voorzieningen met een buiten-regionale functie mogelijk te maken. Dit resulteert in een bestemmingsplan waarbij de natuur en de omgeving van de snelweggerelateerde voorzieningen worden aangetast en het spreekwoordelijke nakijken hebben.

Geconcludeerd dient ter derhalve te worden dat het ontwerpbestemmingsplan strijdig is met Artikel 3.32 Landschappelijke waarden in de groenblauwe mantel waardoor deze niet zo vastgesteld kan worden.

Gemeentelijk beleid: Nota Horecabeleid

De gemeente Bergen op Zoom heeft specifiek horecabeleid geformuleerd en vastgelegd in de Nota Horecabeleid uit 2010. In deze nota staat wat betreft horeca bij op- en afritten van snelwegen het volgende vermeld:

"Beleidsregel 9: De gemeente beschouwt de op- en afritten van A4 en A58 als interessante locaties voor horeca. Indien een passend voorstel wordt gedaan wil de gemeente de mogelijkheden onderzoeken en, indien het een op de betreffende plek gewenste invulling betreft, planologisch mogelijk maken. Tevens dient hierbij het plan Route ontwerp A4 te worden geraadpleegd."

Niet gebleken is dat aan deze beleidsregel uit de gemeentelijke Nota Horecabeleid is voldaan. Ter toelichting op deze beleidsregel is in de Nota Horecabeleid vermeld:

330-013

"De gemeente wil meewerken aan de ontwikkeling van horeca bij de op- en afritten van snelwegen mits er geen sprake is van overlast in de directe omgeving, met name woon¬ wijken. Ook de situatie ten aanzien van luchtkwaliteit is medebepalend voor de mogelijk¬ heden en er dient een hoogwaardige beeldvorming vanaf de weg te zijn. Dergelijke aspecten zullen per geval beoordeeld worden in overleg met betrokken instanties als politie, brandweer en Regionale Milieudienst."

Zo is niet onderzocht en derhalve ook niet vastgesteld of de geplande horeca voorzieningen zorgen voor overlast in de directe omgeving.
Evenmin blijkt uit de toelichting dat dat de aspecten 'luchtkwaliteit' en 'hoogwaardige beeldvorming vanaf de weg' in overleg met de betrokken instanties als politie, brandweer en Regionale Milieudienst beoordeeld zijn.

Gezien het voormelde is onvoldoende gemotiveerd waarom het onderhavige ontwerpbestemmingsplan conform het gemeentelijk beleid is.

Gemeentelijk beleid: verkeersplan
Wat betreft het verkeersplan wordt aangegeven dat een belangrijke doelstelling in het Verkeersplan (2014) is het verminderen van de verkeersdruk. Gezien deze doelstelling is het onbegrijpelijk waarom de geplande recreatieve voorzieningen niet in of direct op de rand van het natuurgebied worden gepland, maar op enige afstand van het natuurgebied. Door deze locatiekeuze is er tussen de geplande recreatieve voorzieningen en het natuurgebied een ontsluitingsweg benodigd, hetgeen dus meer verkeersdruk en overlast dientengevolge voor de omgeving oplevert.

Dit zorgt juist voor een grote verkeersstroom tussen de recreatieve voorzieningen en het natuurgebied. Dit blijkt ook uit het akoestisch onderzoek dat is gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan. De terzake verwachte geluidsoverlast overschrijdt bij het bouwvlak van cliënten zelfs de maximum normen, terwijl dat thans niet het geval is. Het gaat derhalve om aanzienlijke verkeersstromen. Het bestemmingsplan zorgt derhalve voor een aanzienlijke toename van de verkeersdruk. Het ontwerpbestemmingsplan is derhalve in strijd met het Verkeersplan vastgesteld.

Europese regelgeving
Hieronder lichten cliënten toe waarom het ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg' in strijd is met internationale en Europese regels omtrent omgevingsrecht om de navolgende punten.

In het ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg' dient er door de gemeente Bergen op Zoom een zogenaamde fair balance toets uitgevoerd te worden tussen de belangen van de individuen (in casu cliënten) en het algemeen belang (economisch belang c.q. maatschappelijk belang), niet alleen bij schending van de negatieve verplichting van de overheid om zich te onthouden van het veroorzaken van vervuiling en overlast maar ook bij schending van de zogenaamde positieve verplichting van de overheid om maatregelen te treffen om bescherming te bieden tegen vervuiling en overlast.

In het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat de gemeente Bergen op Zoom rekening houdt met zijn negatieve verplichting om zich te onthouden van het veroorzaken van vervuiling en overlast om het landelijk waardevol natuurgebied in tact te houden. De gemeente Bergen op Zoom schendt zijn negatieve verplichting, de nieuwe inrichtingen (ho¬ tel, enkele fastfoodrestaurants, energyhub en twee ontsluitingswegen) zijn schadelijk voor het natuurgebied.

Derhalve verzoeken cliënten de gemeente Bergen op Zoom om alsnog concrete negatieve verplichtingen te treffen om zodoende geen schade c.q. overlast te berokkenen aan het perceel

330-013

van cliënten en het natuurgebied daaromheen. Hoe gaat de gemeente Bergen op Zoom hieraan vormgeven?

Daarnaast blijkt eveneens niet uit het ontwerpbestemmingsplan dat de Gemeente Bergen op Zoom maatregelen heeft getroffen om bescherming te bieden tegen vervuiling en overlast van het perceel van cliënten en het waardevolle natuurgebied daaromheen. Integendeel de gemeente Bergen op Zoom laat het economisch belang onevenredig prevaleren boven het algemene maatschappelijke belang en individueel belang van cliënten. Hierdoor schendt de gemeente Bergen op Zoom zijn positieve verplichting. Derhalve verzoeken cliënten de gemeente Bergen op Zoom om alsnog concrete positieve maatregelen te treffen ter bescherming van het perceel van cliënten en het natuurgebied daaromheen. Hoe gaat de gemeente Bergen op Zoom hieraan vormgeven?

De voorgenomen inrichtingen zijn schadelijk voor de volksgezondheid(geluidsoverlast, luchtvervuiling, aanzienlijke vermindering van de privacy) van cliënten, waardoor de privé sfeer en gezinssfeer van cliënten aanzienlijk in het geding is. De cliënten menen, dat er geen zorgvuldige deugdelijke fair balancetoets is gedaan tussen het economisch belang, het maatschappelijk belang en individueel belang van cliënten. Dit is in strijd met artikel 8 EVRM en met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De geluidsoverlast voor cliënten zal tenminste bestaan uit:
* Vrachtwagens zullen overdag en 's nachts laden en lossen om de bevoorradingen bij te vullen
* Omwille van een uitrit en afrit zullen auto's optrekken en remmen, waardoor geluidsoverlast wordt vermeerderd;
* Enorm grote parkeergelegenheid;
Hierdoor wordt de nachtrust belemmerd, rustig buiten zitten is niet meer mogelijk. In plaats van vogelgefluit zullen cliënten dag en nacht piepende banden, getoeter van auto's en pratende mensen horen.

(Bijlages bij) toelichting van ontwerp-bestemmingsplan
Landschappelijk inpassingsplan
Op pagina 2 van het inpassingsplan is te lezen dat o.a. samenwerking wordt gezocht met bewoners, overheden en ondernemers bij de opstelling van het inpassingsplan. Cliënten vinden deze passage onbegrijpelijk nu men nooit de moeite heeft genomen om cliënten te betrekken bij de plannen van de ontwikkelaar. Dit terwijl cliënten de directe omwonenden zijn. Deze passage is dan ook onjuist. Van enige participatie en samenwerking met cliënten bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan is geen sprake geweest.

Het perceel van cliënten, gelegen aan de [redacted] te Bergen op Zoom, wordt op dit moment volledig omringd door de natuur. Door de voorgenomen planontwikkeling worden cliënten geheel ingesloten, zal er veel verstening optreden en wordt de natuur vernietigd louter ten behoeve van het economisch belang.

Verkeer en parkeren
In het kader van het ontwerpbestemmingsplan heeft een verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden (zie bijlage 4 bij de toelichting). Wanneer de onderzochte functies worden vergeleken met de in de regels opgenomen mogelijkheden, dan valt op dat in de berekening van de verkeersaantrekkende werking en de parkeerbehoefte de mogelijkheid van 1.000 m² bvo ten behoeve van ondergeschikte en/of aanverwante functies niet afzonderlijk zijn meegenomen in de berekening.

330-013

In artikel 1.23 'hotel' is de volgende definitie opgenomen:

> *"een accommodatie met slaapplaatsen voor logies verstrekking in overwegend één- en tweepersoonskamers tegen boeking per nacht, waar afzonderlijke maaltijden, kleine etenswaren en dranken kunnen worden verstrekt aan gasten en aan passanten. Onder aanverwante en ondergeschikte functies wordt onder andere verstaan sport- en spelfaciliteiten, cultuur en ontspanning, wellness (waaronder een inpandig zwembad of sauna), ondergeschikte horeca en detailhandel, zalenverhuur, verhuurorganisatie voor dagrecreatie, etcetera."*

De termen 'onder andere' en 'etcetera' in artikel 1.23 'hotel' impliceren dat geen sprake is van een uitputtende/ limitatieve opsomming, hetgeen in dit geval (mede gelet op de zeer ruime functionele opsomming) inhoudt dat eigenlijk van alles mogelijk is. De belangrijkste beperking betreft de begrenzing op 1.000 m² bvo, zoals opgenomen in 5.3.2 e. De term 'aanverwant' (niet gedefinieerd in de begrippen) sluit verder ook niet uit dat sprake kan zijn van volledig zelfstandige functies met ook een eigen parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking. Deze is voor de genoemde 1.000 m² niet als zodanig in het verkeerskundig onderzoek en de daarop gebaseerde (rekenkundige) onderzoeken meegenomen, waaronder het akoestisch onderzoek, luchtkwaliteitsonderzoek, risicoanalyse LNG en de Toets Natura 2000 – Wet natuurbescherming (waarvan de stikstofdepositieberekeningen een onderdeel vormen).

Ten onrechte is derhalve niet inzichtelijk gemaakt wat de parkeerbehoefte is van de 1.000 m² bvo aan de bij het hotel behorende ondergeschikte en/of aanverwante functies. Hiervan dient gelet op de zeer ruime definiëring de maximaal mogelijke invulling inzichtelijk te worden gemaakt. Er kan kortom niet eenduidig worden geconcludeerd dat het aantal op basis van de regels verplicht gestelde parkeerplaatsen voldoende is voor de op basis van de regels van het bestemmingsplan toegestane functies.
Ditzelfde geldt ook voor de berekende parkeerbehoefte terzake fietsen.

De dynamische verwijzing in artikel 12.2.1 onder d naar de beleidsregel is niet toegestaan, nu geen sprake is van de uitoefening van een bevoegdheid (Zie onder andere ABRvS 2 september 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2087). Volgens vaste rechtspraak van uw Afdeling mag de verwijzing naar beleidsregels geen betrekking hebben op vergunningvrije gebruikswijzigingen.

Ook de centrale voorzieningen welke worden genoemd in artikel 5.1d planregels zijn in het onderzoek niet meegenomen. In de planregels is omschreven dat de centrale voorzieningen onder andere bestaan uit 'bestaande uit onder andere receptie, kantine, verblijfsruimten, sanitaire voorzieningen, restaurant, verhuurorganisatie dagrecreatie en inpandig zwembad.' De term 'onder andere' impliceert dat ook hier eigen van alles mogelijk is. Voor de centrale voorzieningen zijn bovendien in artikel 5.3.4b planregels bouwmogelijkheden opgenomen. Gezien deze omschrijving is niet uitgesloten dat sprake kan zijn van volledig zelfstandige functies met ook een eigen parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking.

Tenslotte geeft Rijkswaterstaat in diens reactie aan dat er sprake is van een gevaarlijke verkeersafwikkeling op de A4 met risico op spookrijden op de op en af- ritten. Daarbij is er geen akkoord van Rijkswaterstaat voor deze nieuwe verkeerssituatie. Bovendien staan er nu al files bij de ochtend- en avondspits.

<u>Bodem</u>
Uit het bodemonderzoek blijkt dat delen van de locatie mogelijk verdacht zijn op de aanwezigheid van asbest in bodem. Geadviseerd wordt dan ook op de hiervoor relevante delen onderzoek naar asbest in bodem te verrichten.

330-013

In de bestemmingsplantoelichting wordt vermeld dat voorafgaand aan de toekomstige activiteiten zoals graven en bouwen, bijvoorbeeld voor de realisatie van het Poortgebied en de ontsluitingsweg, nader bodemonderzoek wordt uitgevoerd. Uit de bodemrapporten blijkt niet dat de bodem- en grondwaterkwaliteit van de toekomstige ontsluitingsweg zijn onderzocht. Zonder uitsluitsel aangaande de bodemkwaliteit ter plaatse van de toekomstige ontsluitingsweg en de mogelijke aanwezigheid van asbest kan de vaststelling van het plan niet plaatsvinden.

Uit de onderzoeksrapportage voor de A4-locatie Bergsche Heide blijkt dat in de bodem plaatselijk bijmengingen met bodemvreemde materialen zijn waargenomen in de vorm van baksteen. Puin, vaak baksteen bevattende, is aanleiding tot het uitvoeren van nader asbestonderzoek als niet onderbouwd is dat dit materiaal niet vermengd kan zijn met asbesthoudend materiaal. De onderbouwing is niet verstrekt waardoor er geen uitsluitsel bestaat over de aan- of afwezigheid van asbesthoudend materiaal in de bodem.

Zonder nader asbestonderzoek kan de geschiktheid van de bodem voor de betreffende bestemming op basis van kwaliteit niet worden vastgesteld dan wel geborgd en kan de vaststelling van het plan niet plaatsvinden.

<u>Water</u>
Ten behoeve van de herontwikkeling is een watertoets opgesteld. Hieruit blijkt dat aanvullend alsnog de volgende werkstappen te worden doorlopen:
- Infiltratieonderzoek;
- Inzichten in het maaiveldverloop ter plaatsen van de bergingsvijver, hoogte verloop ontsluitingsweg en de toekomstige planinvulling;
- Waterhuishoudkundig plan met uitwerken maatwerkoplossing (infiltratievoorziening) verwerking regenwater.
- Uitwerking/afstemming vuilwaterverwerking (rioleringsplan), bepaling capaciteit bestaand persleidingsysteem en aansluitmogelijkheden op gemeente rioolstelsel.

Er wordt gesteld dat voor het bestemmingsplan de haalbaarheid voldoende is vastgesteld. Ons inziens kan de haalbaarheid pas worden aangetoond als vaststaat dat de bodem voldoende infiltrerende capaciteit heeft, het maaiveld inderdaad dusdanig verloopt zodat hemelwater kan worden geborgen en met betrekking tot infiltratie- en rioleringsvoorzieningen is vastgesteld dat zij dusdanig zijn te dimensioneren dat hemel- en afvalwater kan worden opgevangen dan wel afgevoerd. Zonder vastlegging van voorgaande kan vaststelling van het bestemmingsplanplan niet plaatsvinden.

In de watertoets zijn enkele bestemmingen meegenomen zoals hotel, restaurants en tankstation. De opsomming wijkt echter af van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt. In de regeling van het plan is immers onder andere sprake van centrale voorzieningen, bestaande uit onder andere kantine, verhuurorganisatie dagrecreatie, zwembad, welness en sportvoorzieningen. Daarnaast zijn eveneens een bedrijfswoning, terrassen, parkeervoorzieningen en speelvoorzieningen mogelijk.

Uit de stukken blijkt voorts dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de hydrologie. Door de verstening van het gebied vrezen cliënten dat dit gevolgen zal hebben voor de omringende natuur en natura 2000.

Deze functies zijn niet als zodanig onderzocht in het kader van het onderzoek naar verkeer en parkeren zodat vaststelling van het bestemmingsplanplan niet kan plaatsvinden.

330-013

Flora en fauna

Ten aanzien van beschermde plantensoorten kan men zich afvragen of alle relevante planten zichtbaar zijn midden eind november 2021, vrijwel midden in de winter. Niet onderbouwd is waarom met één veldbezoek in dit jaargetijde ten aanzien van planten is volstaan.

Voorts blijkt uit het natuuronderzoek dat:

> *"Er zijn mogelijk verschillende beschermde soorten aanwezig in het plangebied en bijbehorende compensatiegebieden. Negatieve effecten op vogels, vleermuizen, kleine marterachtigen en amfibieën en reptielen als gevolg van de werkzaamheden kunnen niet worden uitgesloten. Het uitvoeren van aanvullend onderzoek is daarom voor deze soortgroepen noodzakelijk."*

Voorts worden in het natuuronderzoek in hoofdstuk 8.1.2 en 8.1.3 diverse (preventieve) maatregelen geadviseerd voordat met de werkzaamheden wordt gestart. Ook worden diverse maatregelen geadviseerd ten aanzien van de gebruiksfase. In de bestemmingsplanregels is niet voldoende geborgd dat hieraan wordt voldaan. Cliënten verwijzen daarbij tevens naar hetgeen zij hieronder vermelden bij het kopje 'Ecologisch voorbehoud'.

Zonder uitsluitsel aangaande de aanwezigheid van beschermde soorten en ten aanzien van de effecten van dit plan op de beschermde soorten kan de vaststelling van het plan niet plaatsvinden.

In het plangebied wordt tevens de oprichting van een aanduidingsmast mogelijk gemaakt. Uit de bijbehorende rapportage van Haco Lichtreclame blijkt dat deze mast wordt voorzien van een LED-scherm en 40 meter boven maaiveld uitreikt. Ook maakt het plan de oprichting van een onbeperkt aantal lichtmasten mogelijk. Ecologisch onderzoek naar het effect van (de hoogte van) deze masten en de lichtuitstraling ontbreekt echter. Bekend is dat met name vleermuizen last ondervinden van lichtuitstraling. Zonder nader onderzoek naar de ecologische effecten van de mast kan vaststelling van het bestemmingsplanplan niet plaatsvinden.

Tenslotte willen cliënten opmerken dat zij geen inzage hebben gehad in de wijziging van het Natuur Netwerk Brabant.

Luchtkwaliteit

Bij toelichting is een onderzoek naar luchtkwaliteitsaspecten gevoegd (zie bijlage 13 bij de toelichting). Het verkeerskundig onderzoek zie bijlage 4 bij de toelichting) heeft hiervoor als input gediend. Zoals reeds opgemerkt onder het kopje 'Verkeer en parkeren', is in dit onderzoek geen rekening gehouden met de 1.000 m² bruto vloeroppervlak van overige aan het hotel aanverwante en ondergeschikte functies. In de regeling is immers eveneens ook sprake van (verblijfs)recreatieve voorzieningen, centrale voorzieningen, bestaande uit onder andere receptie, kantine, verblijfsruimten, sanitaire voorzieningen, restaurant, ondergeschikte horeca- en detailhandelsvoorzieningen, verhuurorganisatie dagrecreatie, zwembad, welness en sportvoorzieningen. Daarnaast zijn eveneens een bedrijfswoning, één, terrassen, parkeervoorzieningen en speelvoorzieningen mogelijk.

Ook de centrale voorzieningen welke worden genoemd in artikel 5.1d planregels zijn in het onderzoek niet meegenomen. In de planregels is omschreven dat de centrale voorzieningen onder andere bestaan uit 'bestaande uit onder andere receptie, kantine, verblijfsruimten, sanitaire voorzieningen, restaurant, verhuurorganisatie dagrecreatie en inpandig zwembad.' De term 'onder andere' impliceert dat ook hier eigen van alles mogelijk is. Voor de centrale voorzieningen zijn bovendien in artikel 5.3.4b planregels bouwmogelijkheden opgenomen. Gezien deze omschrijving is niet uitgesloten dat sprake kan zijn van volledig zelfstandige functies met ook een eigen parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking.

330-013

Derhalve zijn de in de rapportage opgenomen berekeningen onvolledig en is kortom geen sprake van een representatief onderzoek. Deze functies zijn niet als zodanig onderzocht in het kader van luchtkwaliteit zodat vaststelling van het bestemmingsplanplan niet kan plaatsvinden.

Voorts verwijzen cliënten naar Richtlijn 96/62 inzake luchtkwaliteit grenswaarden (nu 2008/ 50) en arrest Janecek (Hof van Justitie 25 juli 2008) Er dient door de gemeente Bergen op Zoom onderzocht te worden wat het voorgenomen plan consequenties heeft voor de luchtkwaliteit. Door de toename van verkeersintensiteit van personen- en vrachtvervoer wordt de luchtkwaliteit dusdanig aangetast. Er moet grondig onderzocht worden wat de consequenties zijn voor de luchtkwaliteit van het natuurgebied. Door het ontbreken van zo'n valide, actueel onderzoek kan nu niet objectief beoordeeld worden of het plan voldoet aan de grenswaarde c.q. richtwaarde voor verschillende luchtverontreinigende stoffen (o.a. zwaveldioxide, stikstofdioxide, fijnstof, benzeen en lood). Daarnaast dient er door de gemeente Bergen op Zoom een actieplan opgesteld te worden om de emissiegrenswaarde c.q. richtwaarde van o.a. zwaveldioxide, stikstofdioxide, fijnstof, benzeen en lood te verlagen. De maatregelen in het actieplan moeten afdoende zijn met het oog op de doelstelling van verkleining van het risico van overschrijding en beperking van de duur ervan. Ten onrechte ontbreekt bij onderhavig ontwerp-bestemmingsplan het voornoemde onderzoek en daaraan gerelateerd het actieplan.

Groepsrisicoberekening transportroute A4 en randweg noord
Opgemerkt dient te worden opgemerkt dat ook in de rapportage 'Groepsrisicoberekening Transportroute A4 en Randweg Noord (zie bijlage 14 bij de toelichting) geen rekening is gehouden met de 1.000 m² bruto vloeroppervlak van overige aan het hotel aanverwante en ondergeschikte functies. Ook de centrale voorzieningen welke worden genoemd in artikel 5.1d planregels zijn in het onderzoek niet meegenomen. Dientengevolge zijn niet de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan (en daarmee het te verwachten aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied van risicobronnen) meegenomen in dit onderzoek en de hierin opgenomen (groepsrisco)berekeningen. Er is hierdoor geen sprake van een representatief onderzoek.

Bedrijven en milieuzonering
Bij dit aspect is geen rekening gehouden met de 1.000 m² bruto vloeroppervlak van overige aan het hotel aanverwante en ondergeschikte functies. Ook de centrale voorzieningen welke worden genoemd in artikel 5.1d planregels zijn in het onderzoek niet meegenomen. Dientengevolge zijn de in de rapportage opgenomen berekeningen onvolledig en niet representatief voor de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Zo volgt uit de handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG dat de aan te houden richtafstand van een zwembad (niet overdekt) tot een woning 200 meter bedraagt en van een sportvoorziening 50 meter. Deze functies zijn opgenomen onder de bestemming recreatie en de richtafstanden reiken daarmee over de woning Vogelenzang 7. Het bestemmingsplan is in strijd met de handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG.

Risicoanalyse LNG-tankstation
In de rapportage (zie bijlage 15 bij de toelichting) is geen rekening gehouden met de 1.000 m² bruto vloeroppervlak van overige aan het hotel aanverwante en ondergeschikte functies. Ook de centrale voorzieningen welke worden genoemd in artikel 5.1d planregels zijn in het onderzoek niet meegenomen. Het onderzoek is daarmee onvolledig en niet representatief voor de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Bovendien staat bestemmingsplan staat echter de oprichting toe van een energyhub (tankstation) waarvoor de omschrijving als volgt is:

330-013

"1.18 energyhub
verkooppunt van motorbrandstoffen waar, naast de traditionele fossiele brandstoffen, ook duurzame brandstoffen zoals LNG (Liquified Natural Gas) , CNG (Compressed Natural Gas) en biodiesel worden aangeboden en waar aanverwante producten, zoals motorolie en Adblue worden verkocht."

Uit het woord 'zoals' in voormelde omschrijving blijkt dat er meerdere brandstoffen kunnen worden verhandeld dan alleen LNG zoals CNG en fossiele brandstoffen. Zo kan ook de duurzame brandstof 'waterstof' en de fossiele brandstof LPG worden verhandeld. In de analyse ontbreekt onderzoek naar overige risico's met betrekking tot deze gassen/brandstoffen zodat niet vaststaat en niet geborgd kan worden dat deze risico's aanvaardbaar zijn. Ook voor dit onderzoek geldt dat het bestemmingsplan meer bestemmingen mogelijk maakt dan vermeld in de rapportage zodat vaststelling van het bestemmingsplanplan niet kan plaatsvinden.

Op grond van het besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (BEVI) dient onder meer onderzocht te worden of deze inrichting een overlijdensrisico, uitgedrukt in plaatsgebonden risico en groepsrisico, voor personen buiten die inrichtingen kan veroorzaken. Aangezien er veel mensen in de natuur lopen, nabij de LPG tankstation, cliënten nabij het tankstation wonen en ook tankwagens dicht langs de woning van cliënten zullen rijden, dient onderzocht te worden of de externe veiligheid wordt geborgd, ook als er calamiteit plaatsvindt bij het tankstation. Daarnaast dient op grond van het besluit externe veiligheid transportroutes en besluit risico's zware ongevallen onderzocht worden of de externe veiligheid wordt geborgd als er een calamiteit plaatsvindt. Ten onrechte is dit niet terug te vinden in het plan.

Daarnaast dient op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit risico's zware ongevallen onderzocht te worden of de externe veiligheid wordt geborgd als er een calamiteit plaatsvindt. Dit is niet terug te vinden in het plan. Gelet op vorenstaande verzoeken cliënten om voor de LPG tankstation en de twee ontsluitingswegen preventiemaatregelen te nemen, zoals een veiligheidsbeheersysteem, en rapportageverplichtingen. Er moeten meer technische maatregelen worden getroffen teneinde de gevaren voor de menselijke gezondheid en het milieu te vergroten. De preventiemaatregelen dienen alsnog opgenomen te worden in het plan, zodat objectief beoordeeld kan worden of de externe veiligheid wel of niet geborgd wordt.

Door de uitbreiding recreatiegebied zal het aantal bezoekers toenemen. Daarvan zullen ook bezoekers aanwezig zijn die roken en hun sigaret deponeren in het bosgebied, waardoor het brandgevaar toeneemt. Welke zorgvoorschriften neemt de gemeente Bergen op Zoom en de inrichtingen Van der Valk hotel, Mc Donalds, KFC en energyhub om het brandgevaar in het natuurgebied te voorkomen? Hoe snel is de brandweer, ziekenwagen, politie ter plaatse om een grote calamiteit in het natuurgebied te voorkomen? Is er voldoende bluswater in de nabije buurt van het natuurgebied om adequaat en snel te handelen bij een brand? Ook deze aspecten zijn onvoldoende onderzocht c.q. blijken onvoldoende uit het ontwerpbestemmingsplan.
Ook is bij het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen advies van de brandweer gevoegd.

<u>Geluid</u>
In het akoestisch onderzoek (bijlage 16 bij de toelichting) is geen rekening gehouden met de 1.000 m² bruto vloeroppervlak van overige aan het hotel aanverwante en ondergeschikte functies. Ook de centrale voorzieningen welke worden genoemd in artikel 5.1d planregels zijn in het onderzoek niet meegenomen. Dientengevolge zijn de in de rapportage opgenomen berekeningen onvolledig en niet representatief voor de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt

Het akoestisch onderzoek bevat voorts de volgende gebreken/tekortkomingen:

330-013

- het volgende is in de rapportage opgenomen: "Indien er sprake is van het vaststellen van een hogere waarde dient op grond van artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2012 te worden onderzocht of de karakteristieke geluidwering van de woning of de geluidgevoelige bestemming bij de betreffende hogere waarde voldoet aan de wettelijke grenswaarde voor het binnenniveau." Dit is een onjuiste verwijzing, artikel 3.3 stelt dat bij een hogere waarde onderzoek naar de karakteristieke geluidwering dient plaats te vinden.
- In hoofdstuk '3.11 Toetsing wettelijk kader plangebied Wet geluidhinder, nieuwe situaties' is opgenomen dat:

  "Voor de nieuwe wegen is uitgegaan van een maximum snelheid van 60 km/uur. Uitzondering zijn de wegen 10, 11 en 12. Voor deze wegen is uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 30 km/uur"

  Een maximumsnelheid van 60 km/uur en 30 km/uur buiten de bebouwde kom is zeer ongebruikelijk. Op welke wijze is geborgd dat de maximumsnelheid niet hoger ligt dan 50 km/uur?

- Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximale geluidsbelasting bij het bouwvlak van de woning van cliënten wordt overschreden. Het gaat om een overschrijding van maar liefst 3 dB. Dat lijkt mogelijk niet veel, maar dat is niet juist. Belangrijk is om te weten dat bij decibel is gekozen voor een logaritmische schaal. Dat betekent dat elke 3 dB erbij een verdubbeling van het geluid is! De overschrijding van 3 dB betekent in dit geval dus een verdubbeling van het geluid. De geluidsoverschrijding betreft dus een ernstige verslechtering voor cliënten. Op basis van de geluidbelasting kan derhalve worden geconcludeerd dat er een forse afname plaatsvindt van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Niet wordt toegelicht waarom deze significante toename en verslechtering van het woon- en leefklimaat bij een matig akoestisch klimaat acceptabel wordt geacht. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige besluitvorming dient minimaal een afweging van maatregelen plaats te vinden.
  Bovendien wordt gesteld dat treffen van geluidswerende maatregelen als niet kosteneffici ënt kan worden aangemerkt, zonder dat dit wordt onderbouwd met een motivatie en berekening van de extra kosten. Er wordt geen enkele invulling gegeven aan de onderzoeksplicht naar geluidbeperkende maatregelen zodat niet kan worden afgewogen of dit een correcte conclusie betreft.

Ten onrechte is ook niet meegenomen dat op minder dan 60 m in de verbeelding het gebouw wordt gesitueerd met een hoogte van 10 m en 46 m. Op minder dan 40 m afstand is het gehele vlak aangegeven als hotel wat zou kunnen betekenen dat het gebruik ten behoeve van het hotel zeer dichtbij het perceel van cliënten gesitueerd kan worden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een terras met speeltuin voor kinderen op zeer korte afstand van het perceel van cliënten. De impact hiervan op het woon- en leefklimaat is groot: belangen die spelen zijn onder andere natuur, stikstof, schaduwwerking en privacy. Dit is ten onrechte in het onderzoek niet meegenomen.

<u>Stikstof</u>
Op 2 november 2022 oordeelde uw Afdeling dat de bouwvrijstelling in strijd is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn. Dat is het geval, kort gezegd, omdat uit de Habitatrichtlijn volgt dat een project alleen is toegestaan als (i) met zekerheid kan worden gesteld dat individuele beschermde Natura 2000-gebieden daardoor geen schade oplopen en (ii) als het maatregelenpakket dat de wetgever als onderbouwing voor de bouwvrijstelling gebruikt, ook daadwerkelijk is uitgevoerd en de verwachte voordelen daarvan vaststaan. De bouwvrijstelling voldoet daar niet aan en moet daarom buiten toepassing worden gelaten. Daarmee herleeft de situatie zoals die gold vóór 1 juli 2021. Dit betekent dat ieder project een individuele beoordeling vereist van stikstofeffecten in zowel de bouw- of aanlegfase, als in de gebruiksfase.

330-013

De stikstofeffecten in de bouw- of aanlegfase zijn echter niet meegenomen. Derhalve is ten onrechte de gevolgen van onderhavig bestemmingsplan voor de stikstofuitstoot en de stikstofdepositie niet afdoende berekend. Derhalve zijn de gevolgen van onderhavig bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit niet bekend. Op de website www.rivm.nl/stikstof kan het volgende worden gelezen over de gevolgen van stikstof voor de gezondheid van mensen:

> "Stikstof (N_2) is een kleur- en reukloos gas dat overal om ons heen is. Ongeveer 78% van alle lucht bestaat uit stikstof. Stikstof is van zichzelf niet schadelijk voor mens en milieu. Maar er zijn chemische verbindingen van stikstof in de lucht die wel schadelijk kunnen zijn voor mens en milieu. Dit zijn stikstofoxiden (NO_x, een verbinding van stikstof en zuurstof) en ammoniak (NH_3, een verbinding van stikstof en waterstof). De hoeveelheid stikstofoxiden en ammoniak in de lucht heet de concentratie.
>
> Stikstofoxiden (NO_x) komen vooral in de lucht terecht door uitlaatgassen van het verkeer en de uitstoot van industrie."

Derhalve is evenmin bekend wat de gevolgen van onderhavig bestemmingsplan voor de stikstofdepositie. Op voormelde website kan het volgende over stikstofdepositie worden gelezen:

> *"De depositie van stikstofoxiden en ammoniak zorgt ervoor dat de bodem rijk wordt aan voedingsstoffen. Dat is vooral in natuurgebieden een probleem. Zeldzame planten die het juist goed doen op voedselarme grond, verdwijnen daardoor. Zo verdringen de brandnetels bijvoorbeeld de orchideeën. Daarmee verdwijnen ook dieren die van die zeldzame planten leven. We zeggen dan dat de biodiversiteit (het aantal verschillende soorten planten en dieren) afneemt."*

Een toename van stikstofdepositie zorgt derhalve voor en verslechtering van de biodiversiteit in de natuur direct rondom de woning van cliënten. Het zorgt derhalve voor een aantasting van de natuur in de direct woon- en leefomgeving van cliënten.

Het verkeersonderzoek neemt een aantal voorzieningen niet mee in haar onderzoek zoals de centrale voorzieningen van het hotel en de camping/recreatiewoningen. Het stikstofrapport is onder andere gebaseerd op de verkeercijfers waardoor een onjuiste berekening tot stand is gekomen.

De gevolgen van onderhavig bestemmingsplan voor de stikstofuitstoot (luchtkwaliteit) en stikstofdepositie is derhalve niet juist berekend.

<u>Milieueffectrapportage</u>
Bestendige jurisprudentie van de Afdeling leert dat voor de beoordeling van de ruimtelijke gevolgen van de in het bestemmingsplan voorziene activiteiten, in het bijzonder voor wat betreft het bepalen van de milieuhinder van deze activiteiten (zoals de verkeersaantrekkende werking, geluidhinder, verslechtering.

Zo is in het verkeerskundig geen rekening gehouden met de 1.000 m² bruto vloeroppervlak van overige aan het hotel aanverwante en ondergeschikte functies, die op basis van de begrippen zeer ruim kunnen worden ingevuld. Ook de centrale voorzieningen welke worden genoemd in artikel 5.1d planregels zijn in het onderzoek niet meegenomen. Dientengevolge zijn de in de rapportage opgenomen berekeningen onvolledig. Dit geldt eveneens voor de op het verkeerskundig onderzoek gebaseerde (rekenkundige) onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, het luchtkwaliteitsonderzoek e cetera. Bij al deze onderzoeken is niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden of in ieder geval een representatieve invulling hiervan.

330-013

Verder dient nog het volgende te worden opgemerkt: Bij diverse functies is de maximaal toegestane oppervlakte gerelateerd aan de gebruiksoppervlakte of bruto vloeroppervlakte. Bij de energyhub is weliswaar een maximale oppervlakte ten behoeve van maximaal één toegestaan gebouw opgenomen van 150 m², maar er is niet aangegeven of dit een bruto vloeroppervlakte betreft of een gebruiksoppervlakte.

Daarnaast zijn de stikstofeffecten in de bouw- of aanlegfase niet meegenomen voor de beoordeling van de ruimtelijke gevolgen van de in het bestemmingsplan voorziene activiteiten. Het verkeersonderzoek neemt een aantal voorzieningen niet mee in haar onderzoek zoals de centrale voorzieningen van het hotel en de camping/recreatiewoningen. Het stikstofrapport is onder andere gebaseerd op de verkeercijfers waardoor een onjuiste berekening tot stand is gekomen. De salderingsregel welke nu is gebruikt is een instandhoudingsregel en biedt geen verbetering voor de natuur. Gelet op het rapport van Remkes moet er een gebiedsgerichte aanpak komen. In het onderhavige plan moet uitgewerkt worden welke activiteiten bijdragen aan het terugdringen van stikstof.

Woon- en leefklimaat

Belangen omwonenden

Er is in het algemeen onvoldoende rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Precies ter hoogte van hun woning is op een afstand van 50 meter een complex gesitueerd met een bouwhoogte van 10 meter. Op een afstand van 80 meter wordt zelfs een enorme hoteltoren gesitueerd van 46 meter. Deze hoogte kan middels de algemene wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen in artikel 16, zonder dat hieraan voorwaarden ter bescherming van de belangen van omwonenden aan zijn gekoppeld, nog eens met 20% worden verhoogd tot maximaal 55,2 meter. Een stedelijke voorziening met zo'n omvang is totaal niet passend in een dergelijke groene omgeving.

Daarnaast zal het perceel aan Vogelenzang 7 een aanzienlijke aantasting van privacy en uitzicht ervaren, evenals geluids- en parkeeroverlast. Uit geen van de stukken blijkt op welke wijze dit belang betrokken is in de totale afweging, als deze überhaupt al meegewogen is.

Dit voormelde geldt temeer nu het perceel van cliënten vrijwel volledig omringd zal worden door gronden met een recreatieve bestemming. Het plan heeft daarmee een enorme impact op de fysieke leefomgeving van cliënten. Het plan betekent een aanzienlijke toename van geluidsoverlast, stankoverlast en luchtvervuiling in het nu zo rustige en groene gebied.

Ten onrechte is ook niet meegenomen dat op minder dan 60 m in de verbeelding het gebouw wordt gesitueerd met een hoogte van 10 m en 46 m. Op minder dan 40 m afstand is het gehele vlak aangegeven als hotel wat zou kunnen betekenen dat het gebruik ten behoeve van het hotel zeer dichtbij het perceel van cliënten gesitueerd kan worden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een terras met speeltuin voor kinderen op zeer korte afstand van het perceel van cliënten. De impact hiervan op het woon- en leefklimaat is groot: belangen die spelen zijn onder andere natuur, stikstof, schaduwwerking en privacy.

Schaduwwerking / bezonning

Ten onrechte heeft er geen onderzoek plaats gevonden naar de schaduwwerking en ontnemen van bezonning die zal ontstaan als gevolg van deze planwijziging. Het is bij een wijziging van deze aard absoluut noodzakelijk om te onderzoeken wat de gevolgen zullen zijn voor de omgeving. Ook voor het woongenot van cliënten is het van belang dat er voldoende bezonning aanwezig zal blijven en de schaduwwerking beperkt zal blijven, aangezien de overlast als gevolg van schaduwwerking hun woongenot zal aantasten. Op het perceel van cliënten zal het erg donker worden aangezien op een afstand van 80 meter een enorme hoteltoren gesitueerd

330-013

wordt van 46 meter. Deze hoogte kan middels de algemene wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen in artikel 16, zonder dat hieraan voorwaarden ter bescherming van de belangen van omwonenden aan zijn gekoppeld, nog eens met 20% worden verhoogd tot maximaal 55,2 meter.

Privacy
Ten onrechte heeft er geen onderzoek plaats gevonden naar de schending van de privacy die zal ontstaan als gevolg van deze planwijziging. Evenmin is onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de schending van de privacy, en de overlast die cliënten hierdoor zullen leiden, te voorkomen c.q. te beperken.

Het is bij een wijziging van deze aard absoluut noodzakelijk om te onderzoeken wat de gevolgen zullen zijn voor de omgeving. Ook voor het woongenot van cliënten is het van belang dat er voldoende privacy aanwezig zal blijven, aangezien het schenden van hun privacy hun woongenot zal aantasten. Cliënten zullen zich na realisatie van de voorzieningen (waaronder met name het hotel) zich bespied voelen in hun tuin en in hun woning. Dit heeft een enorme impact op de privacy van cliënten.

Ten onrechte is ook niet meegenomen dat op minder dan 60 m in de verbeelding het gebouw wordt gesitueerd met een hoogte van 10 m en 46 m. Op minder dan 40 m afstand is het gehele vlak aangegeven als hotel wat zou kunnen betekenen dat het gebruik ten behoeve van het hotel zeer dichtbij het perceel van cliënten gesitueerd kan worden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een terras met speeltuin voor kinderen op zeer korte afstand van het perceel van cliënten. De impact hiervan op het woon- en leefklimaat is groot: belangen die spelen zijn onder andere natuur, stikstof, schaduwwerking en privacy.

Nieuwe ontsluitingsweg
Nieuwe ontsluitingsweg Naast bovengenoemde ontwikkelingen behelst het project ook een nieuwe c.q. verbeterde toe┐ gang tot het achterliggende gebied. De nieuwe infrastructuur zorgt voor een betere verbinding van het achterliggende landschapspark en geleidt bezoekersstromen beter dan nu het geval is. Dit komt de rust en natuur ten goede, zo stelt aldus uw gemeenteraad.

De nieuwe verharde ontsluitingsweg is gepland pal aan de oostzijde van het perceel Vogelenzang 7 en krijgt de belangrijke functie om de grote toestroom van recreanten te clusteren, waarvan uit de verschillende doelgroepen fietsers, auto's, wandelaars, ruiters enz. zich verspreiden over de heide en de Brabantse Wal.

Cliënten merken op dat een deugdelijke onderbouwing ontbreekt voor de ontsluitingsweg aan de oostzijde van 1 km. Op dit moment ligt er een goede ontsluitingsweg. Waarom is er een noodzaak voor een alternatieve ontsluitingsweg? De zuidelijk weg ten opzichte van het perceel van cliënten kan worden doorgetrokken naar het restaurant Le Bouleau. De weg ligt er al voor een gedeelte en is verhard en is ook de kortste verbinding naar het gebied. Gebruik maken van de huidige ontsluitingswegen leidt dus tot veel minder verstening. De ontsluitingswegen hebben geen toegevoegde waarde. Er zijn reeds goede toegangswegen naar de heide. Daarnaast is een aantal jaren geleden reeds een fietspad vanuit de stad Bergen op Zoom langs het spoor naar horecagelegenheid de Berk aangelegd. Nieuwe bezoekers van de heide kunnen daar gebruik van maken. Wat gebeurt er met het fiets- en voetpad westelijk van het perceel van cliënten en tussen het geplande hotel? Er staat niets op de plankaart en er is verder niets opgenomen hierover in de toelichting. Deze aspecten zijn onvoldoende onderzocht c.q. blijken onvoldoende uit het ontwerpbestemmingsplan

330-013

Lichtmasten
Ten onrechte heeft er geen onderzoek plaats gevonden naar deze cumulatieve lichtuitstraling op de omgeving en de overlast die cliënten hierdoor zullen ervaren. Evenmin is onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de lichtuitstraling op de omgeving, en de overlast die cliënten hierdoor zullen leiden, te voorkomen c.q. te beperken. Cliënten noemen daarbij als voorbeeld een dichte erfafscheiding van een aanzienlijke hoogte rondom de voorzieningen en voorschriften in het bestemmingsplan terzake het maximale aantal lichtmasten en de locatie van de lichtmasten.

Ten onrechte heeft er geen onderzoek plaats gevonden naar deze cumulatieve lichtuitstraling op de omgeving en de overlast die cliënten hierdoor zullen ervaren. Evenmin is onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de lichtuitstraling op de omgeving, en de overlast die cliënten hierdoor zullen leiden, te voorkomen c.q. te beperken. Cliënten noemen daarbij als voorbeeld een dichte erfafscheiding van een aanzienlijke hoogte rondom de voorzieningen en voorschriften in het bestemmingsplan terzake het maximale aantal lichtmasten en de locatie van de lichtmasten.

Bovendien is niet aannemelijk gemaakt dat het plaatsen van lichtmasten, laat staan lichtmasten van deze aanzienlijke hoogte, noodzakelijk is. Cliënten betwisten daarbij dat het plaatsen van lichtmasten in deze situatie noodzakelijk is. Ze wijzen er daarbij op dat op de locatie meerdere fastfood restaurants zullen worden gevestigd. De gebouwen van dit type restaurants kenmerken zich door de aanwezigheid van vele grote ramen alsmede door de grote hoeveelheid lichtbronnen van grote sterktes in deze restaurants. Tevens zal ook het energyhub voorzien zijn van aanzienlijke hoeveelheid verlichting. Hierdoor zullen deze gebouwen reeds zelf een zeer grote lichthoeveelheid op de nabije omgeving uitstralen.

Daarbij komt dat het verkeer dat zich op de parkeerplaats beweegt voorzien is van verlichting, zodat dit verkeer geen aanvullende verlichting benodigd, laat staan in de vorm van lichtmasten met een hoogte van 18 meter. Dan resteren nog enkel de voetgangers die vanaf hun voertuig naar het hotel en de restaurants lopen en weer terug. Voor zover voor deze voetgangers, ondanks het voormelde, toch lichtbronnen op de parkeerplaats vereisen, kan volstaan worden met 'normale' straatlantaarns met een hoogte van maximaal 6 meter.

Verwijzingsmast
Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot het plaatsen van een mast van maar liefst 40 meter hoogte. Dit rijmt eenvoudigweg niet met de woonfunctie in de nabije omgeving. Het leidt tot aanzienlijke horizonvervuiling. Op geen enkele wijze is deze mate van horizonvervuiling in de nabije omgeving onderzocht. Een Beeld effect rapportage waarin deze aspecten worden onderzocht is op zijn minst op zijn plaats.

Bovendien is geen onderzoek verricht naar de mogelijke geluidsoverlast (ten gevolge van het suizen van de wind langs de mast). Algemeen bekend is immers dat zeer hoge masten, zoals de onderhavige mast, kunnen leiden tot geluidsoverlast in de vorm van hoge fluitende geluiden. Aan dergelijke geluiden kunnen cliënten zich als directe omwonenden niet onttrekken, waardoor het een zware vorm van overlast betreft. Bovendien is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de schaduweffecten van de beoogde verwijzingsmast op de omgeving. Zonder een bezonningsstudie bestaan onvoldoende aanknopingspunten voor de conclusie dat het bestemmingsplan niet leidt tot onaanvaardbare schaduwhinder ter plaatse van het perceel van cliënten.

Hiertegenover staat dat niet (afdoende) gemotiveerd is dat en om welke redenen deze verwijsmast, en al helemaal niet een verwijsmast met deze hoogte, noodzakelijk zou zijn. Cliënten wijzen hierbij op dat vanwege de komst van smartphones, slimme navigatiesystemen en andere gadgets waardoor de geplande voorzieningen moeiteloos gevonden kan worden, de verwij-

330-013

zingsmast niet vereist is. De gewenste zichtbaarheid vanaf de snelweg gaat derhalve volledig ten koste van cliënten als omwonenden.

Openingstijden
Openingstijden In onderhavige bestemminsplan zijn geen openingstijden opgenomen. Zoals bekend mogen in een bestemmingsplan slechts planregels worden opgenomen die ruimtelijke relevantie hebben. Bepaalde openingstijden van horeca – zoals openingstijden tot middernacht –kunnen voor omwonenden ruimtelijk relevant zijn in verband met bijv. geluids- en parkeeroverlast voor de omgeving. Daarvan is in dit geval sprake. Pas wanneer de maximale openingstijden worden opgenomen in het bestemmingsplan kan de belasting voor de omwonenden worden vastgesteld.

Cliënten wonen in de directe omgeving van de geplande voorzieningen en vrezen geluidsoverlast en parkeeroverlast van de geplande voorzieningen. Gezien de omvang en nabijheid van de geplande voorzieningen is deze vrees terecht. Om deze overlast in de nachtelijke uren te beperken verzoeken cliënten in het bestemmingsplan op te nemen dat alle horeca in de geplande voorzieningen gedurende de nachtelijke uren, dat wil zeggen vanaf 23.00 uur tot 7.00 uur, gesloten dient te zijn.

Zwerfafval
Het is een bekend gegeven dat een effect van fastfoodrestaurants is dat overlast ontstaat in de vorm van afval op straat (zwerfafval). In het bestemmingsplan ontbreken bepalingen om deze overlast van afval op straat (zwerfafval) zo veel mogelijk te voorkomen. Dit is temeer van belang nu de ondernemers van de fastfoodketens geen mogelijkheden hebben om in de avonduren zorg te dragen voor de omgeving. Horecaondernemers zijn evenwel zowel overdag als 's nachts verantwoordelijk voor het voorkomen van overlast in en rondom de horecagelegenheid, zowel overdag als 's nachts. Zij zijn tevens verantwoordelijk voor het schoonhouden van de nabije omgeving van de horecagelegenheid.

In hoofdstuk 3.2 van de toelichting is opgenomen dat het de bedoeling is dat de toekomstige exploitanten zwerfafval zullen tegengaan. Hierover zouden afspraken gemaakt zijn met de exploitanten. Zulks blijkt evenwel niet uit de toelichting. Bovendien is in de bestemmingsplanregels op geen enkele wijze geborgd dat de exploitanten deze overlast van afval op straat (zwerfafval) zo veel mogelijk moeten voorkomen.

Voorschriften bestemmingsplan
Algemeen
De regels zijn in het algemeen onvoldoende bepaald en de daarin opgenomen (ruime) mogelijkheden zijn onvoldoende onderbouwd in de toelichting. Het programma zoals opgenomen in de regels is onvoldoende ingeperkt en onvoldoende afgestemd op de daadwerkelijke behoefte. Dit zal ik hieronder nader toelichten.

Wijzigingsbevoegdheden
In artikel 16 (algemene wijzigingsregels) zijn zeer ruime mogelijkheden opgenomen om de regels in algemene zin te wijzigen, zonder dat daarbij belemmeringen aangegeven zijn. Zo is opgenomen dat de maatvoering van bouwwerken met maximaal 20% verruimd mag worden als dat in verband met ingekomen bouwvragen nodig is. Hierbij dient te worden opgemerkt dat maatvoering niet alleen betrekking heft op hoogte, maar bijvoorbeeld ook betrekking kan hebben op de maximale aantallen vierkante meters (bruto) vloeroppervlak voor de in het bestemmingsplan opgenomen en voor wat betreft (bruto) vloeroppervlak begrensde functies. Hiermee leidt deze wijzigingsbevoegdheid, zonder dat hier op enigerlei wijze voorwaarden aan zijn gekoppeld ter bescherming van de belangen van omwonenden, kortom tot een zeer forse (en ook ongebruikelijk forse) verruiming van de planologische mogelijkheden.

330-013

Daarnaast kunnen de regels op alle mogelijke manieren gewijzigd worden, zolang het maar bijdraagt aan de beoogde ontwikkelingen in het landschapspark en dit vanuit beleidsmatig, ruimtelijk, landschappelijk en milieuhygiënisch oogpunt acceptabel is. Een dergelijke ruime wijzigingsbevoegdheid is absoluut onwenselijk en bovendien in het geheel niet onderbouwd.

Weliswaar zijn er verschillende concrete voorwaarden verbonden aan de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid, maar voor wat betreft de milieuhygiënische aspecten wordt in algemene zin bepaald: "mits dit vanuit milieuhygiënisch oogpunt aanvaardbaar is." Ook voor stedenbouwkundig, landschappelijke en beeldkwaliteitsaspecten is eenzelfde verwoording gebruikt, wat het voor belanghebbenden niet te voorspellen maakt hoe de afweging feitelijk uit zal vallen. De wijzigingsbevoegdheid is dan ook onvoldoende objectief begrensd. Het is vaste jurisprudentie dat wanneer een wijzigingsbevoegdheid eenmaal is opgenomen in een bestemmingsplan, de daarmee mogelijk te maken ontwikkelingen in beginsel in overeenstemming moeten worden geacht met een goede ruimtelijke ordening (ABRvS 31 augustus 2011, JM 2011/115). Dit betekent dat de gemeenteraad aannemelijk moet maken dat de mogelijk te maken ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is en dat deze in ieder geval niet afhankelijk mag worden gesteld van toekomstige, onbekende factoren. In dit geval is dat wel gedaan en kan de wijzigingsbevoegdheid dus niet gehandhaafd blijven.

Wijzigingsbevoegd hoogte (fastfood)restaurant
In aanvulling op het voormelde merken cliënten het volgende op. In artikel 5.4 is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen van de bouwregels, hoger dan 10 meter. Niet valt in te zien waarom een (fastfood)restaurant hoger zou moeten zijn dan 10 meter, dit is niet gebruikelijk. Het is ook niet nader toegelicht. De afwijkingsbevoegdheid is onvoldoende objectief begrensd (vaag omschreven voorwaarden en geen maximering qua hoogte) en er is in het geheel geen rekening gehouden met de belangen van omliggende percelen. Dit terwijl het perceel van cliënten hier zeer dicht bij gelegen is.

Ondergeschikte en aanverwante functies
Artikel 5.1.b juncto artikel 1.23 zijn onvoldoende objectief begrensd voorzover gesproken wordt van 'bijbehorende ondergeschikte en aanverwante functies'. Er wordt hier een breed geheel aan functies mogelijk gemaakt, waarvan de behoefte echter geenszins onderbouwd is. Ook vanuit milieu- en mobiliteitsaspecten is dit onvoldoende onderbouwd, denk bijvoorbeeld aan de verkeersaantrekkende werking en geluidseffecten van een zalenaccommodatie. Ook wordt cultuur en ontspanning mogelijk gemaakt. Aangezien dit niet nader gedefinieerd is, is onzeker wat hieronder verstaan moet worden. Een ruime uitleg zou zelfs tot een bioscoop, kartbaan of andere overlast veroorzakende functie kunnen leiden. De aanvaardbaarheid hiervan noch de behoefte hieraan is onderbouwd. Deze omschrijving dient derhalve ingeperkt te worden.

De begrippen 'ondergeschikte detailhandel' en 'ondergeschikte horeca' zijn onvoldoende afgekaderd dan wel begrensd in omvang. Hierdoor bestaat er de mogelijkheid dat deze bij grote panden tot een groot aantal vierkante meters aan 'ondergeschikte' functies kan leiden.
Dit kan in potentie leiden tot grootschalige horeca- en detailhandelsoppervlakten, wat uiteraard een effect heeft op de voorzieningen in andere delen van Bergen op Zoom en omgeving.
Het opnemen van zowel een maximum percentage als een maximum aantal vierkante meters had dit kunnen voorkomen.

Wat betreft de afkadering van artikel 5.1.b en 1.23 (hotel) geldt dat de hotelfunctie weliswaar duidelijk omschreven is, maar niet de bijbehorende faciliteiten. Zo wordt het volgende mogelijk gemaakt: sporten spelfaciliteiten, cultuur en ontspanning, wellness (waaronder een inpandig zwembad of sauna), ondergeschikte horeca en detailhandel, zalenverhuur, verhuurorganisatie voor dagrecreatie, etcetera. Dat biedt heel veel mogelijkheden, zowel ruimtelijk als functioneel,

330-013

bijvoorbeeld voor een bioscoop en/ of een compleet wellnesscentrum. Bovendien laat het afsluitende woord 'etcetera' vrijwel onbeperkt ruimte voor andere, niet nader benoemde of afgekaderde functies. Cliënten vragen om deze voorzieningen in aantallen en omvang te maximeren.

In artikel 5.1 onder c zijn (verblijfs)recreatieve voorzieningen toegestaan ter plaatse van de aanduiding. Uit het feit dat 'verblijfs' tussen haakjes geplaatst is, kan opgemaakt worden dat er ook recreatieve voorzieningen toegestaan zijn. Cliënten verzoeken u deze zinsnede te schrappen, hieraan is geen behoefte, noch is dit voldoende onderbouwd qua milieu- en mobiliteitsaspecten.

Centrale voorzieningen
Artikel 5.1.d is onvoldoende objectief begrensd voorzover gesproken wordt over 'centrale voorzieningen'. Er wordt hier een breed geheel aan functies mogelijk gemaakt, zoals onder ander onder andere receptie, kantine, verblijfsruimten, sanitaire voorzieningen, restaurant, verhuurorganisatie dagrecreatie en inpandig zwembad. Hiervan is de behoefte geenszins onderbouwd. Ook vanuit milieu- en mobiliteitsaspecten is dit onvoldoende onderbouwd, denk bijvoorbeeld aan de verkeersaantrekkende werking en geluidseffecten van een verhuurorganisatie restaurant, dagrecreatie en inpandig zwembad. De aanvaardbaarheid hiervan noch de behoefte hieraan is onderbouwd. Deze omschrijving dient derhalve ingeperkt te worden

Extra restaurant
Er worden reeds 2 restaurants mogelijk gemaakt en in artikel 5.1.d wordt nogmaals een restaurant mogelijk gemaakt. Cliënten verzoeken u deze mogelijkheid te schrappen, aan drie (of meer) extra restaurants is geen behoefte, noch is dit voldoende onderbouwd qua milieu- en mobiliteitsaspecten.

Casino
Volgens het verkeersonderzoek wordt in het hotel een casino met een oppervlakte van 1.000 m2 gerealiseerd. Deze mogelijkheid is echter niet meegenomen in de planregels en evenmin in de overige bij het ontwerpbestemmingsplan horende onderzoeken.

Omgevingskwaliteitseisen
In de artikelen 5.2 en 6.2 zijn omgevingskwaliteitseisen opgenomen. De status hiervan is onduidelijk. De voorwaarden zelf zijn echter voorwaardelijk geformuleerd, waarmee deze juridisch afdwingbaar lijken. Aangezien de rechtsbasis van dit artikel niet helder is (en ook niet in de Crisis- en herstelwet, met de daarbij behorende AMvB's, wordt verduidelijkt), is de gehele bestemming Recreatie en bestemming Verkeer hiermee rechtsonzeker.

Voorwaardelijke verplichting voor provincie Noord-Brabant
In artikelen 4.4, 5.7 en 6.7 is een regeling opgenomen teneinde wijzigingen aan te brengen in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant. Aangezien op grond van artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening de provincie (Provinciale Staten) bevoegd gezag zijn voor het opstellen dan wel wijzigen van de verordening, kunnen hier met een bestemmingsplan, wat vastgesteld wordt door de gemeenteraad, geen wijzigingen in aangebracht worden.

Ecologisch voorbehoud
In artikel 12.3 is een ecologisch voorbehoud opgenomen. Dit artikel zorgt voor onvoldoende bescherming voor de bewuste beschermde diersoorten en is onvoldoende concreet omschreven. Zo is niet helder hoe en op basis waarvan het bevoegd gezag het vervolgonderzoek zal beoordelen.

Voorts is dit artikel enkel gericht op activiteiten waar voor een omgevingsvergunning is vereist. Activiteiten/handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, zoals bijvoorbeeld

330-013

grondwerkzaamheden, verwijderen van bomen/struiken en/of het gebruik van de gronden, wordt door dit artikel niet geraakt. Terwijl ook juist deze dergelijke activiteiten een ernstige verstoring kunnen opleveren voor de bewuste beschermde diersoorten.

Cliënten wijzen daarbij onder meer op de conclusie in hoofdstuk 4.5 in het Rapport verkennend natuuronderzoek (zie bijlage 9 bij de toelichting) waar is opgenomen:

> *"Conclusie*
> *Het poortgebied Bergsche Heide vormt door de aanwezigheid van kleinschalig habitat; bosschages, stuiken, houtwallen en greppels, geschikt habitat voor kleine marterachtigen. Door het kappen van de bomen op de locatie van het poortgebied en de ontsluitingsweg, wordt mogelijk essentieel leefgebied aangetast. Aanvullend onderzoek naar de aan- dan wel afwezigheid van de bunzing, hermelijn, wezel, steenmarter en boommarter is noodzakelijk. Een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming is mogelijk nodig."*

Het ecologisch voorbehoud zoals opgenomen in artikel 12.3 voorkomt niet dat het habitat van de marterachtigen (bosschages, stuiken, houtwallen en greppels,) wordt aangetast c.q. verwijderd. Dit bijvoorbeeld teneinde de grond alvast geschikt te maken als bouwgrond.

Zonder nader onderzoek naar de effecten van dit plan op de diverse beschermde diersoorten kan vaststelling van het bestemmingsplanplan niet plaatsvinden.

<u>Economische uitvoerbaarheid</u>
In paragraaf 7.1 van de plantoelichting is slechts ingegaan op het kostenverhaalsaspect. Het enkele feit dat het kostenverhaal gedekt is, maakt echter niet dat het plan ook economisch uitvoerbaar is. Uit de uitspraak ABRS 21 juni 2017 (201605311/1/R2) volgt :

> *"De omstandigheid dat voor de gemeente zelf geen kosten zijn verbonden aan de aankoop en de ontwikkeling van het landgoed, ontslaat de raad niet van de verplichting de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan in de plantoelichting op te nemen."*

Onduidelijk is of de initiatiefnemer kan beschikken over middelen voor het realiseren van de beoogde ontwikkeling. Er is immers geen haalbaarheidsstudie of exploitatieopzet overlegd. Sterker nog, op de economische uitvoerbaarheid is in het geheel niet ingegaan. Bovendien is het kostenverhaalsaspect onvoldoende onderbouwd, aangezien hierover slechts opgemerkt wordt dat er een anterieure overeenkomst gesloten zal worden.

De economische uitvoerbaarheid is dus onvoldoende onderbouwd.

<u>Planschaderisicoanalyse</u>
De planschaderisiconanalyse ontbreekt bij de bijlagen behorende bij het bestemmingsplan. Gelet op bovenstaande uiteenzetting gaan cliënten fors achteruit in hun woongenot. Dit vertaalt zich in immateriële en materiële schade. Gezien de aanzienlijk materiele uitgedrukte schade in de vorm van waardevermindering van onder meer het perceel van cliënten, ontbreekt ten onrechte de planschaderisiconanalyse.

Verzoek
Het is om vorenstaande redenen dat cliënten u verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan niet verder in procedure te brengen alsmede verzoeken om niet tot vaststelling van het bestemmingsplan over te gaan.

330-013

Met vriendelijke groet,

DAS



PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

2CF. 7. 22. 148389

DAS
Postbus 23000
1100DM AMSTERDAM
THE NETHERLANDS

Frankering betaald

R Aangetekend

D-A-1

Gemeente Bergen op Zoom
de Gemeente raad
Postbus 35
4600AA BERGEN OP ZOOM

3SGQSM6436188

Recommandé

NL

Gem. B.O.Z.
Sector 24 JAN. 2023
Afd.
Kopie
Afdoeningspar.

P2202

3SGQSM6436188

VERZONDEN 23 JAN. 2023

Gemeente Bergen op Zoom
I23-002916
Reg. datum: **24/01/2023**

[redacted]

Aan de gemeenteraad van de gemeente Bergen op Zoom
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

Bergen op Zoom, 24 januari 2022

Onderwerp:
Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide 2022

Geachte raad,

Ontwerp bestemmingsplan plancode NL.IMRO.0748.BP0270-0201 heeft grote invloed op mijn huidige woon-, werk- hobby en recreatie terrein waar ik al vanaf 1966 met plezier veel verblijf.

Poortgebied Bergsche Heide 2022 heeft als plan mij ten Noord- Westen in te sluiten door een snelweg locatie i.e. tankstation voor zwaar transport en fastfood horeca met daarbij behorende verharding van terrein.

In het ontwerp- bestemmingsplan wordt het belang van particuliere eigendommen Dopheide volledig genegeerd.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.
Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen in de bijlage puntsgewijs aan de orde. Op grond van deze argumenten maak ik bezwaar tegen ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide 2022.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met in achtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen of gewijzigd vast te stellen.

Tevens behoud ik mij het recht voor nadere gronden en feiten aan te voeren.
Ik zou graag gehoord worden zoals geregeld in art. 7:2 AwB. Ik maak graag gebruik van mijn inspreekrecht en neem aan dat ik hierover tijdig op de hoogte wordt gehouden.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt en mijn zienswijze op zorgvuldige wijze in uw computersysteem verwerkt, zodat mijn zienswijze niet ongezien blijft zoals dit bij bestemmingsplan Oost het geval was.

Hopende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

[redacted]

Inhoud

Inhoud 1
Algemeen 2
Huidig bestemmingsplan 3
Crisis & Herstelwet 3
M.E.R. 4
Natuur 5
Kapvergunning & compensatie gronden: 5
Reclamemast 5
Parkeerplaats & boomhutten 5
Stikstof 6
Compensatiegronden 7
Stikstofcompensatie Nieuwbouw 8
Afsluiten wegen: 8
- Bemmelenberg 8
- Vredenburg 8
- Moervaart 8

Veiligheid LNG 9
Externe ontstekingsbronnen 11
Externe Veiligheid 12
Dopheide 3 13

Zienswijze

Algemeen

Het bestemmingsplan staat vol met woorden als recreatieve poort, duurzaamheid, natuur, groen, energyhub etc.

Dit wordt zoveel herhaald, de kracht van herhaling, dat er mensen zijn die dit nog gaan geloven ook.

Indien de informatie echter door de zeef van de realiteit wordt geschonken blijft er qua recreatieve poort een ordinaire snelweg locatie achter, die vervuiling in de hand werkt.

Zowel direct als ook indirect. Vanwege de steun aan productie van een fossiele brandstof.

Methaan is schadelijk voor het klimaat, omdat het bijdraagt aan het versterkte (door de mens veroorzaakte) broeikaseffect. Het is als broeikasgas ongeveer 25 keer zo sterk als koolstofdioxide. Er is niet voor niets een door de Rijksoverheid gepubliceerde Nationale Methaanstrategie dd November 2022.

"Methaan komt vrij als onverbrande brandstof uit de uitlaat, bij het tanken en als lekverliezen van LNG-voertuigen die een langere periode hebben stilgestaan, waardoor LNG-brandstoftanks opwarmen en aardgas wordt 'afgeblazen' "

Over de eigenschappen van methaan zijn geen discussies nodig aangezien het hier de fysieke eigenschappen van methaan betreft i.e. CH4. Hierbij kan nog eens ca 10% extra berekend worden die nodig is voor het koelen tot -162C om zo tot LNG te komen.

Dit bestemmingsplan
5000 m2 LNG = 5000*600 = 3.000.000 = 3 miljoen m^3 Methaan

Een groene zone en recreatie worden in dit plan opgeofferd voor een tankstation en Fastfood restaurants. Het tanken door LNG vrachtwagens van de fossiele brandstof methaan met restgassen als stikstof, propaan en ethaan,

Stop de mythe van transitiebrandstof — Milieudefensie
https://milieudefensie.nl/actueel/stop-de-mythe-van-transitiebrandstof

**Gebruik QR code om rechtstreeks naar site te navigeren*

Bergen op Zoom heeft qua historie, ligging tussen water en groen veel te bieden.

Helaas wordt in dit plan het groen en recreatieterrein tenietgedaan. Bergen op Zoom wilt zich op de kaart zetten voor bezoekers, een entree met tankstation en fastfood restaurants en een grote reclame mast zoals bij Breda airport vliegveld "Seppe" in Bosschenhoofd.
Het resultaat zal een aanzien geven als industriële stad/ bedrijventerrein die niet uitnodigt om eens te bezoeken, tenzij dat je haast hebt en snel een ongezonde maaltijd naar binnen wilt werken.

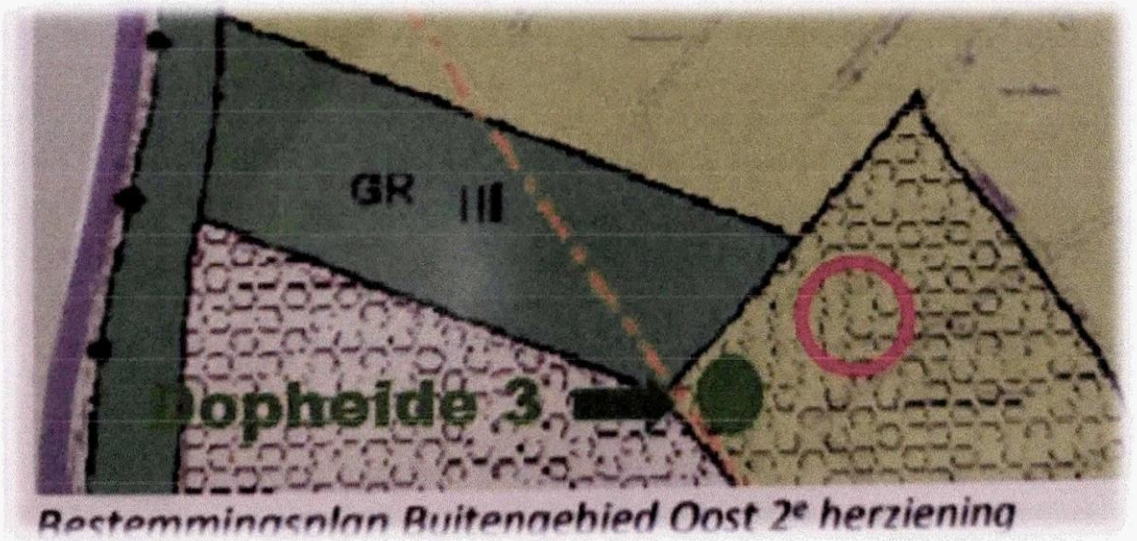
Waarom wordt er niet geluisterd naar de inwoners van Bergen op Zoom, diegenen die u gekozen hebben?

Er worden onderzoeken gedaan naar de wensen van de bewoners, mooie rapportages. Bij geen van deze onderzoeken wensen de inwoners een tankstation voor vrachtwagens en extra fastfoodrestaurants op een locatie van groen & recreatie.

Huidig bestemmingsplan

Bestemmingsplan- Oost 3 herziening ", dient gehandhaafd te blijven. Aangezien in 2019 het plan Poortgebied Bergsche Heide" vernietigd is, betreft de huidige bestemming de groenzone zoals aangegeven.

Deze groenzone is de overgangszone van de agrarische activiteiten van mijn buurman naar de recreatieve bestemming.



Het is te gek voor woorden dat huidige bestemming groen wordt vervangen door tankstation voor grote vrachtwagens die op brandstof methaan 98% met reststoffen stikstof/ ethaan benzene rijden.

LNG is puur en alleen gekoelde verpakking van methaan. 1 liter LNG = 600 liter methaan ~98%
Dit in een tijd dat boeren met hun vee moeten verdwijnen vanwege stikstof en methaan.

Crisis & Herstelwet

Quote: *"De Crisis- en herstelwet is een Nederlandse wet, gericht op de versnelling van infrastructurele projecten. Hieronder vallen grote bouwprojecten en projecten op het gebied van duurzaamheid, energie en innovatie."*
Dit is een tijdelijke wet tot omgevingswet, uitgesteld tot juli 2023, in werking treedt.

Het plan van destijds is in 2019 door de Raad van State vernietigd. Er dient een nieuwe aanvraag ingediend te worden.
In de periode 2018-2022 is er meer ervaring met LNG en is het algemeen bekend bij wetenschap en overheden dat het hierbij absoluut niet gaat om een duurzame energie. Op basis hiervan kan er dan ook geen beroep gedaan worden op de crisis en herstelwet.

https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2022-225037.html
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2022-225037.html

**Gebruik QR code om rechtstreeks naar site te navigeren*

De officiële bekendmaking is een kopie van het vorige plan dat door de Raad van State vernietigd is.

De categorieën van projecten uit bijlage I van Chw (Chrisis en herstelwet) bestaan bijvoorbeeld uit de bouw van meer dan 11 woningen, de aanleg of wijziging van hoofdwegen en de aanleg van installaties ten behoeve van duurzame energie.

Dit bestemmingsplan Poortgebied 2022:

- Geen bouw van > 11 woningen,
- Geen aanleg hoofdwegen,
- Geen duurzame energie

In de omgevingswet staat de Leefomgeving centraal. De leefomgeving in dit plan Poortgebied 2022 verandert van groen & recreatie naar industriële omgeving met tankstation voor zwaar transport. Een snelweg locatie die zwaar transport naar deze locatie brengt voor snel tanken en weer de weg op aangezien tanken met LNG betekent dat je met een vrachtwagen niet stil kan staan aangezien de omzetting LNG naar methaan de druk in de vrachtwagen tank verhoogt en een overdruk ventiel methaan in de lucht blaast. Als het ware een fluitketel die gaat koken.

Het is duidelijk dat financiële belangen belangrijker zijn dan natuur en leefomgeving.

Follow the Money heeft hier al heel wat artikelen over geschreven:

- Hoe de gas-lobby subsidie voor LNG wist lost te peuteren, met zegen van de overheid
- Eerste lading Amerikaans LNG laat zien: bij gas gaan belangen boven het klimaat
- Etc.

PitPoint wil met EU-subsidie acht LNG tankstations bouwen • TTM.nl
https://www.ttm.nl/nieuws/pitpoint-wil-eu-subsidie-acht-lng-tankstations-bouwen/87302/

Gebruik QR code om rechtstreeks naar site te navigeren

***"De Europese Commissie subsidieert** definitief het LNG Motion-project met **27,8 miljoen euro** uit het infrastructuurfonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF-T)."*

Binnenkort ook LNG tanken aan A4, A67 & A17 - PitPoint clean fuels Nederland
https://www.pitpointcleanfuels.com/nl/nieuws/lng-tanken-aan-a4-a67-a17/

Gebruik QR code om rechtstreeks naar site te navigeren

"Recent ondertekenden Carola en Freddy Berkel namens DCB Energy en Jan Willem Drijver namens PitPoint.LNG een contract voor de realisatie van drie LNG-tanklocaties. De bouw van deze nieuwe installaties op DCB Energy locaties is de volgende stap in PitPoint."

M.E.R.

*"Het college van burgemeester en wethouders heeft op grond van de Wet milieubeheer op **6** september 2022 een beslissing genomen ten aanzien van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling. Uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden verwacht. Het opstellen van een milieueffectrapportage is derhalve niet aan de orde."*

In tegenstrijd met de officiële uitkomst Bijlage 18 &1.3.2

*"Het project Poortgebied Bergsche Heide leidt **wel** tot een project m.e.r.-beoordelingsplicht op basis van bijlage D van het Besluit m.e.r.*
"

Tegenstrijdige informatie waaruit blijkt dat er wordt getracht toch onder de m.e.r. plicht uit te komen door zogenaamde argumenten die achterhaald zijn.

Opnieuw dient duidelijk te zijn dat het plan in 2019 vernietigd is en niet alleen een aanpassing vereist op stikstof gebied. De regels en studies op verschillende gebieden zijn in de periode 2019-2022 ook veranderd.

Er is dus geen sprake van een kleine wijziging in een bestaand plan.

Natuur

Kapvergunning & compensatie gronden:

21 december 2022 is er door de Raad van State een uitspraak gedaan i.e. "Uitspraak 202102973/1/A3 ECLI



Uitspraak 202102973/1/A3 - Raad van State

https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@134468/202102973-1-a3/#highlight=bergen%20op%20zoom

Deze uitspraak betreft kapverguning en herbeplanting op compensatiegronden.

De raad van State is duidelijk:
"Het vorige plan Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg is vernietigd" i.e. niet alleen afgewezen voor enkele aanpassingen. De gronden keren weer terug naar hun oorspronkelijke bestemming.

Ik kan als natuurlijk persoon niet opkomen voor algemeen belang maar ook hierin doet de Raad van State een duidelijke uitspraak richting "Port of Bergen op Zoom"

"*Een natuurlijke persoon kan namelijk in rechte niet opkomen voor een algemeen belang. Maar onder omstandigheden kan worden aangenomen dat het belang van een natuurlijke persoon zodanig verweven is met het algemene belang dat een rechtsnorm beoogt te beschermen dat niet kan worden gezegd dat de rechtsnorm kennelijk niet beoogt het belang van deze natuurlijke persoon (mede) te beschermen.*"

Reclamemast

De in het plan opgenomen reclamemast geeft lichtvervuiling en is nu niet bepaald een representatieve entree van een stad met historie en natuur.
Vanaf mijn perceel kijk ik rechtstreeks op deze mast.
Bij Breda airport, vliegveld Seppe staat ok zo een reclamemast. Ik zou aanraden eens daar te gaan ervaren wat een dergelijke reclamemast voor de omgeving betekent.

Parkeerplaats & boomhutten

De gemeente heeft een Parkeernota waar bedrijven ervoor moeten zorgen dat zij zelf zorgen voor parkeerplaatsen van hun gasten.

Van een bos is een recreatieterrein gemaakt.



Enkele jaren geleden zijn vrijwel alle eiken gekapt en is het naaldhout blijven staan. De steun van >50 jarige eiken is weggevallen dus hoge naaldbomen met kale stam en kroon zijn blijven staan. Enkele stormen hebben ervoor gezorgd dat nog meer bomen omgevallen zijn.

De paden zijn sterk verbreed en met wit zand gevuld.

Nu wordt in dit plan beweerd dat er vanwege de "natuurlijke parkeerplaats" nauwelijks bomen hoeven te verdwijnen. Daar is middels cumulatieve plannen al voor gezorgd.

De parkeerplaats, op deze plaats is geen nieuwe info. Dit werd al vele jaren geleden bij de bijeenkomst bij de Berk al grafisch vertoond.

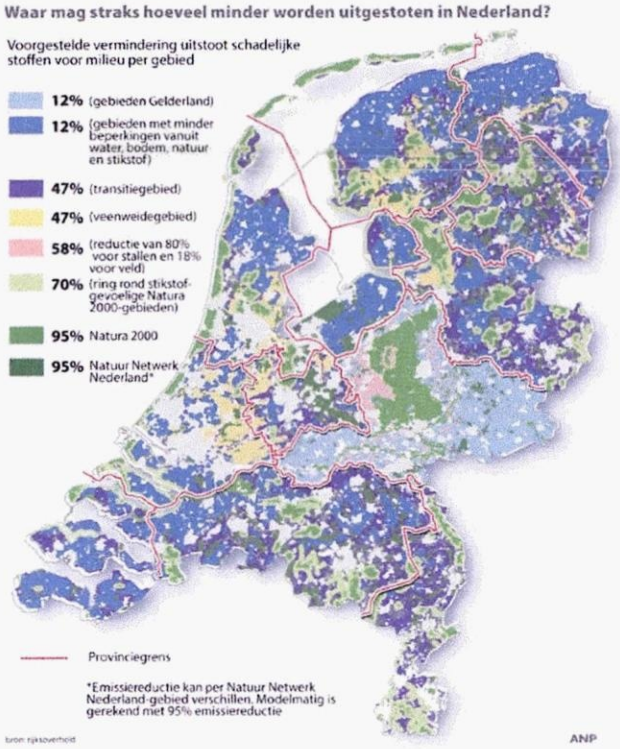
Opmerkelijk is het advies van hetWaterschap:
Compensatie plan & 4..2.5:
"Omdat naaldbomen veel water onttrekken, worden op advies van het Waterschap, geen naaldbomen aangeplant. Het bos zal daarom worden ingericht met 100 % loofbomen (eiken)."

Stikstof

Dat er wat betreft stikstof heel wat aan de hand is, is ook voor een leek duidelijk.
Ik ben nog niet in de details gedoken maar een convenant van enkele partijen in een periode dat de regels nog volop aan het veranderen zijn is op zijn minst gezegd reden voor extra vragen.

De rechten van een stierenfokker gebruiken een snelweg locatie in een tijd dat boeren op allerlei manieren hun sinds generaties opgebouwde bedrijf proberen te behouden.

De stikstofkaart van de Rijksoverheid is duidelijk:
Waar mag straks minder worden uitgestoten – in transitiegebied = Poortgebied = 47%



De stikstofreductie is niet te rijmen met:

- Een convenant tussen enkele partijen dat niet in overeenstemming is met de huidige regels van de Rijksoverheid

- Zelfs het convenant wordt niet gevolgd aangezien de eis van Moerstede, vanwege de stikstof niet opgenomen wordt in dit plan. Dit wil men weer in een nieuw plan uitvoeren. Bergen op Zoom is goed in het stapelen (cumulatie) van bestemmingsplannen in één en hetzelfde gebied.

Natuurmonumenten: "Schade van stikstof; **natuur wordt een fastfoodrestaurant"**
Zeer goed passende titel wat betreft Stikstof in dit plan met tankstation en fastfood restaurants. Er wordt groen en recreatie vernietigd voor een tankstation en fastfood restaurants.

De schade die stikstof veroorzaakt: 'Natuur wordt een fastfoodrestaurant' | NUweekend | NU.nl
https://www.nu.nl/weekend/5995832/de-schade-die-stikstof-veroorzaakt-natuur-wordt-een-fastfoodrestaurant.html

Wat betreft aanpak stikstof worden er duidelijke uitspraken gedaan:
Bron; www.aanpakstikstof.nl

"De stikstofruimte die ontstaat door reducering van de uitstoot komt in de eerste plaats ten goede aan **herstel van de natuur**. Eerst moet de stikstofuitstoot omlaag, zodat de natuur zich kan herstellen. Pas daarna kunnen weer meer vergunningen worden verleend. Voor bijvoorbeeld het legaliseren van PAS-meldingen, de woningbouw en de energietransitie."

Het gebruiken van stikstofrechten van een stierenfokkerij zou dus ten goede moeten komen van de natuur, niet aan het bouwen van fastfood en tankstation voor vrachtwagens.

Compensatiegronden

Er wordt gesproken over aankoop van gronden Kraggeloop. Op grote afstand van het terrein waar bomen gekapt worden en natuur vernietigd wordt wil dit plan compensatie aanbrengen.

Als direct aangrenzend perceel heb ik hier bezwaar tegen aangezien mijn directe omgeving aangetast wordt.

Of het om feiten of beweringen gaat, dat deze gronden aangekocht zijn, daarover kan het Kadaster duidelijkheid geven.

Stikstofcompensatie Nieuwbouw

Hieromtrent is in dit plan niets vermeldt.
Bij nieuwbouw is het de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers om te zorgen voor de verplichte stikstofcompensatie.

Afsluiten wegen:

Het plan voorziet in het afsluiten van wegen waartegen ik bezwaar maak. Ik maak mij zorgen o.a. omtrent de bereikbaarheid van mijn perceel voor de hulpdiensten.

Vanaf Dopheide kom ik op Vredenburg. Daar is enkele jaren geleden een voorrangsweg van gemaakt. Daar ik geen enkel zicht heb op de weg als ik van de Dopheide wegrijdt, betekent dit iedere keer een risico voor zowel het verkeer op Vredenburg als voor mij.

Indien er een incident bij het LNG tankstation plaatsvindt dien ik tegen de wind in te vluchten. Er blijft met alle plannen maar 1 vluchtweg open die door velen van het gebied gebruikt dient te worden,

- ### Bemmelenberg

Dit is een standaard aan- en vertrekroute. Bovendien is het een vluchtroute in geval van gevaar.

- ### Vredenburg

Dit is een openbare weg voor wandel- en fietsverkeer waar ik regelmatig gebruik van maak die dient te blijven bestaan.
Het plaatsen van ongebruikt en afvalmateriaal van Le Bouleau / De Berk op deze weg geeft nog niet het recht deze weg aan de openbaarheid te onttrekken.

- ### Moervaart

Volgens het convenant zou de Moervaart ook afgesloten worden. Dit is nog niet in dit plan opgenomen, maar maakt wel degelijk deel uit van het convenant dat door diverse partijen is overeengekomen.

Er is bij de raadsvergadering duidelijk vermeldt dat het niet mogelijk is de Moervaart hier nu al in mee te nemen vanwege de extra stikstof depositie die dit met zich meebrengt.

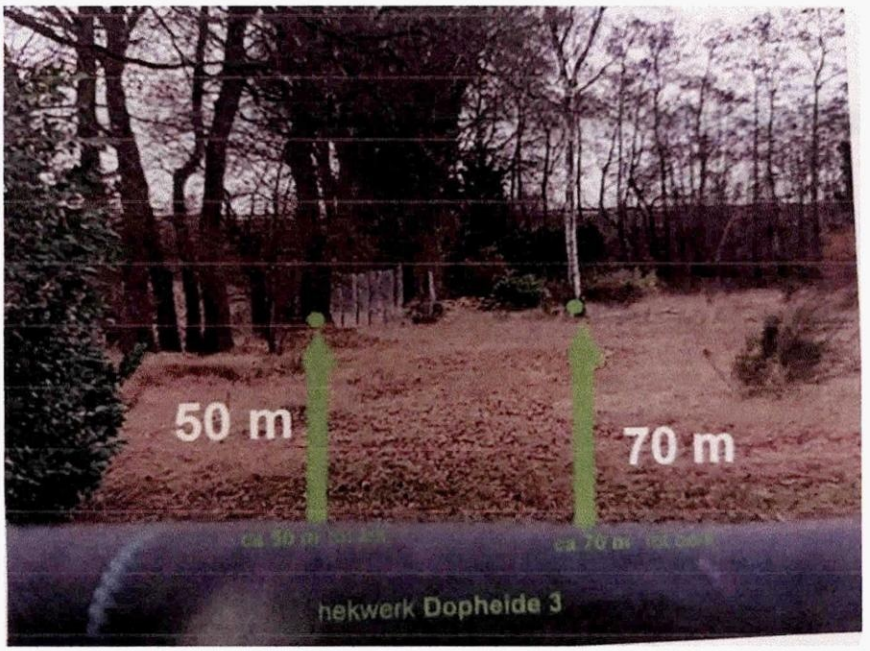
Dit wilt de Raad volgens eigen zeggen in een nieuw plan aan gaan pakken i.e. een cumulatief plan.

Veiligheid LNG

De explosie van enkele jaren geleden bij Voets op 600 m afstand van mijn perceel had grote impact op Bergen op Zoom en dankzij goed optreden is erger voorkomen. Ik zelf en mijn bezoek waren op deze zonnige dag ook onder de indruk van de knallen en de zwarte wolk die over ons heentrok.

In 2017 is er bij Antwerpen een ongeluk geweest waarbij 1 LNG truck betrokken was. Door de aanzuigende werking zal de op- en afrit naar de A4 zal er een groter risico zijn op LNG incidenten.
Toch kiest een gemeente voor een gevaarlijke installatie langs mijn perceel. In het plan wordt vanwege veiligheid het vrachtverkeer naar het poortgebied nog gescheiden van het overige verkeer. Al dit vrachtverkeer verzamelt zich direct grenzend aan mijn perceel.
Het vulpunt, is een belangrijke risicofactor. Exacte afstand is in dit plan onduidelijk. Hoe de route van de grote vrachtwagens met draaicirkel is, is ook niet duidelijk. Er is geen enkele duidelijke tekening op schaal beschikbaar.

Bijlage 19 van dit plan i.e. Inrichtingsstudie entreegebied laat slechts een deel van het plan exclusief LNG zien.



Zoals ik begrepen heb gedurende een gesprek met enkele personen van de gemeente hebben zij geen volledige info ontvangen omtrent de eigenschappen van LNG. Een paar brokken LNG (ijs) worden na korte tijd een zichtbare wolk maar deze is nog niet ontstekingsgevoelig. Pas als het vermengt met lucht en niet zichtbaar noch reukloos is, kan het ontstoken worden door welke oorzaak dan ook. De LEL (Level of Explosion) = de onderste explosiegrens ligt op 20-30% vermenging met lucht.
Hoe snel dit gebeurt is afhankelijk van temperatuur, wind, vochtigheid. Onvoorspelbaar dus!

Een gecontroleerde brandweeroefening, rustig weertype en alle benodigde meet apparatuur.



LNG Fire Training, Finland - YouTube
https://www.youtube.com/watch?v=taNLZVCmtbg&t=2s

LNG Training (RPT) - YouTube
https://www.youtube.com/watch?v=mqT46cn8EPA

**Gebruik QR code om rechtstreeks naar site te navigeren*



Externe ontstekingsbronnen

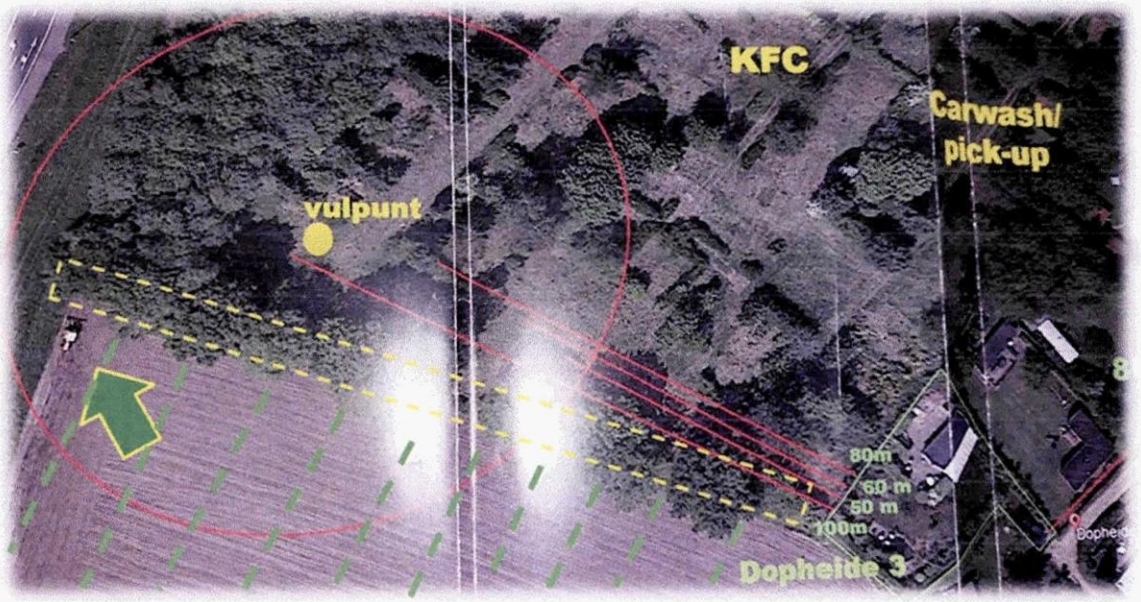
&4.1. Parameter Bijlage 15 blz 21:

"Als externe ontstekingsbron zijn het spoor ten oosten van de inrichting en de autosnelweg ten westen van de inrichting gemodelleerd."

Het spoor ligt mijns inziens ten zuiden van de LNG inrichting.

Andere ontstekingsbronnen die op kortere afstand van de inrichting liggen zijn niet meegenomen.

Agrarische activiteiten die naast mijn perceel plaatsvinden binnen de 10^{-5} contour :



= Vliegvuur; tractor buurman, bezig met agrarische activiteiten

= Stormschade/brand ; bomenrij van buurman H. Nuijten

= Brand; agrarische teelt, mogelijk graan

Bron: "Google Earth";

Het mag duidelijk zijn dat zelfs een zeer hoge aarden wal, waarover is gesproken gedurende overleg met gemeente, gezien de ligging van mijn perceel, weinig zin heeft.

Het huidige plan maakt zelf melding van het gevaar: & 5.6.2

"Voor het LNG tankstation wordt niet voldaan aan de richtafstand van gevaar. In de richtafstandenlijst van de brochure komt een tankstation met LNG niet voor. Hoewel LPG diverse andere producteigenschappen kent dan LNG wordt gemakshalve aangesloten bij de richtafstanden van LPG. Aan deze richtafstand wordt niet voldaan."

Externe Veiligheid

Het Nederlands Instituut voor publieke veiligheid heeft hier verschillende scenarioboeken voor samengesteld.
Ik ga hier nu niet op in om de rampscenario's tot verbeelding te brengen.

In dit plan bevinden ik en mijn buurtgenoten zich in de 10^{-7} contour.

Externe veiligheid - Scenarioboeken (nipv.nl)
https://scenarioboeken.nipv.nl/externe-veiligheid/?category=LNG%20(GF0)

Volgens het bestemmingsplan zou hier rekening mee zijn gehouden.

Het is duidelijk dat de Dopheide is opgenomen als ware het onderdeel (=intern) van het Poortgebied. Het mag duidelijk zijn dat wij geen deel uit maken van Poortgebied maar juist risico lopen vanwege de plannen van het Poortgebied (=extern).

Er bestaan "Safeti-NL" rekenpaketten om berekeningen te maken onder gunstige weerstomstandigheden maar dan is het wel zaak om de juiste info in te voeren.

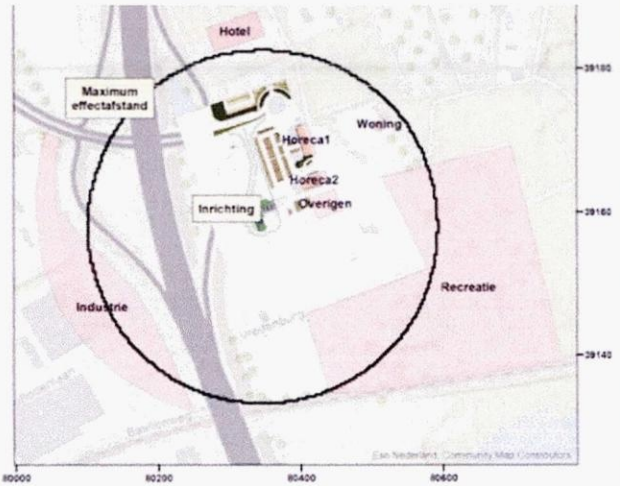
Zoals bij zovele processen geldt; Input → verwerking → output

Hierbij dus verkeerde input zodat de output geen enkele waarde heeft.

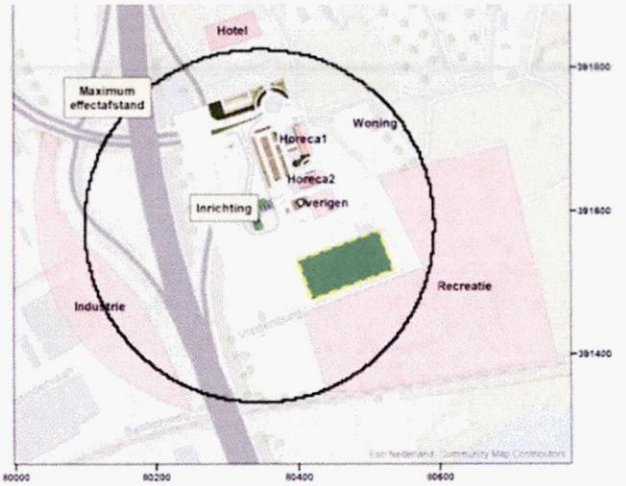
♣ &5.7.2 Risico inventarisatie



♣ **Risico analyse – aanwezigen rondom inrichting:**



Figuur 3 Bevolkingsgebieden rond de inrichting



Figuur 3 Bevolkingsgebieden rond de inrichting



= Dopheide in zijn geheel en enkele percelen Vredenburg

Juist omtrent veiligheid moet de omgeving goed in kaart worden gebracht en niet buiten beschouwing worden gelaten alsof wij niet bestaan en geen recht hebben op veiligheid.

Dopheide 3

Mijn terrein, ik als privé persoon, Dopheide 3 wordt op diverse manieren aangetast qua verblijfsklimaat.

- Fysieke veiligheid ten gevolge van LNG tankstation.
- Zwaar transport vrachtwagens komen binnen een afstand van 100 meter van mijn erfgrens tanken.
  Dag en nacht zijn er dan verkeersbewegingen die mij overdag en 's nachts storen.
- Fastfood ketens staan erom berucht dat verpakkingen en overlast van eters de buurt verstoren. Het door henzelf opruimen in de directe omgeving blijft overlast geven op verdere locaties.
- Verkeersaantrekkende werking van het plangebied:
- Lichthinder vanwege reclamemast, verkeersverlichting, licht koplampen vrachtwagens.
- Geluidsoverlast – tankende vrachtwagens bezoek fastfoodketens
- Luchtvervuiling door aanwezigheid verkeer/ verdwijnen van groen.

Mijn veilige en gezonde fysieke leefomgeving wordt door dit plan onaanvaardbaar aangetast.

I23-002916

Bewijs van ontvangst

Hierbij verklaart ondergetekende, op

Datum : dinsdag 24 januari 2023
Tijdstip : 10:38 **uur**

Een document in ontvangst te hebben genomen betreffende

Aard / onderwerp document : zienswijze ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide t.a.v. Gemeenteraad
Naam afzender document :
Plaatsnaam :

Het document is in het stadskantoor te Bergen op Zoom afgegeven door

Mevrouw :

Het document is geregistreerd onder het kenmerk I23-002916
U ontvangt nog informatie over welke eenheid dit document in behandeling heeft gekregen.

Naam ontvanger:
T.C.P. Timmermans-Moerbeek
Gemeente Bergen op Zoom

Handtekening indiener:

Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom
I www.bergenopzoom.nl

T 140164
F (0164) 24 53 56
Kvk 20169091

B nv BNG rek. nr. 28.50.00.942
B IBAN: NL41BNGH 0285000942
B BIC: BNGHNL2G

Gemeente Bergen op Zoom
123-003076
Reg. datum: 25/01/2023

Beste Gemeente Bergen op Zoom, 19-01-2023

Hierbij wil ik bezwaar maken tegen het ontwerpbestemmingssplan'Poortgebied Bergsche heide'

Afgelopen 11-1-2023 is er een inloop avond geweest.

Hierbij heb ik zeer sterk mijn twijfels op de ontsluitingsweg die is verzonnen voor het ontlasten van de Moerstraatsebaan / Loolaan.

Niemand heeft mijn nu echt het detail van deze weg kunnen laten zien hoe deze nu aansluit, en hoe jullie de Moerststraatsebaan/Loolaan gaan ontlasten.

Verder ben ik van menig dat er nog veel meer zwerfafval in de natuur terecht gaat komen en meer auto's.

Om toch nog terug te komen op het ontwerp wie heeft dit project verzonnen, wie gaat nu een fastfoodketens verzinnen in een natuurlijke omgeving en daarnaast nog een hotel die boven alles moet uitsteken. Waarom houd je deze hotel niet lager zodat het natuur blijft en geen Toekan boven de bomen uitkomt en dan praat in nog niet van het geluid die tegen dit hotel weerkaatst.

Gratis advies maak een hotel in het leeg komende Ziekenhuis (Bravis Lievensberg).

Dan nog een klap op de vuurpijl we gaan ook een energiehub verzinnen voor vrachtwagens en dit allemaal in een natuurgebied.

Ik weet dat de gemeente Prohuis voor de karretje spant, maar verzin nu eens wat nieuws en laat deze investeerder nu een wat anders verzinnen zodat Bergen op Zoom nu echt op de kaart wordt gebracht, i.p.v. van overal het zelfde kunstje doen.

Verder vind ik het ook heel raar aan de andere zijde van de snelweg mogen we nog geen paardenstal of een woonhuis realiseren maar we mogen wel tegen een afschuwelijke blokken doos (hotel)kijken

De Gemeente laat wel zijn eigen inwoners stikken.

Is het nu zo moeilijk om de energiehub naar Steenbergen te verhuizen, wat Steenbergen heeft heel veel geld gestoken in de A4 zodat de industrie terrein voor het vrachtverkeer.

De fastfood keten ook te verplaatsen naar Steenbergen of Woensdrecht,

En het hotel te verlagen naar 4 verdieping (Max 20 mtr hoog) wat dit hotel komt nooit vol.

Verder hoor je ook niks van een casino, waarom wordt dit verzwegen.

Verder een mooie accommodatie voor de 150 recreatiehuisje (inplaats van alleen huisje) die sowiezo komen (hoe gaan jullie met het bouwverkeer om)

Met een goede verbinding naar de A4 en de randweg.

Hopend jullie hierbij voldoende te hebben geïnformeerd,

En verwacht van de gemeente nu een betere communicatie of bijeenkomt voor de bewoners van de omgeving ook onderhanden Moerstraatsebaan, Loolaan ipv alleen de scouting.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

GEMEENTE BERGEN OP ZOOM

ONTWERP BESTEMMINGSPLAN

POORTGEBIED BERGSHA HEIDE

POSTBUS 35

4600 AA BERGEN OP ZOOM

Gemeente Bergen op Zoom
I23-003238
Reg. datum: 26/01/2023

[redacted]

Aan: Gemeenteraad Bergen op Zoom
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

Correspondentieadres:
[redacted]

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan Poortgebied Bergsche heide 2022 Oost 2020

Datum: 25 januari 2020

Zeer geachte leden van de gemeenteraad van de gemeente Bergen op Zoom,

Vanaf 15 december 2022 tot en met 26 januari 2023 is het Ontwerp Bestemmingsplan Poortgebied Bergsche heide 2022 ter inzage gelegd. Dit plan omvat het gebied in de directe nabijheid van het terrein van [redacted] gelegen aan de [redacted] te Bergen op Zoom.

De [redacted] is van mening dat voorliggend ontwerp bestemmingsplan negatieve gevolgen kan hebben voor [redacted]. Dit overigens naast positieve gevolgen zoals de waarschijnlijke afname van afvaldumpingen door de voorgenomen afsluiting van de Moervaart.

Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst op 11 januari jl. in restaurant Moerstede, werd duidelijk dat het voornemen bestaat de Bemmelenberg af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Als gevolg van deze afsluiting kunnen bezoekers van het gebied niet langer parkeren aan voornoemde weg. Het alternatief is parkeren op de nieuw aan te leggen parkeerplaats (nabij paviljoen de Berk) die bereikbaar wordt vanaf de snelweg en het terrein waarop het hotel en de restaurants zullen worden gerealiseerd. Een andere parkeergelegenheid betreft de reeds bestaande parkeerplaats aan de Bergse Baan op het terrein van de Oude Kragge. Deze parkeerplaats ligt recht tegenover het terrein van [redacted] Het afgelopen jaar is gebleken dat gedurende de zomerperiode en bij mooi weer grote aantallen mensen het gebied gelegen aan de Bemmelenberg bezoeken. Naast de vele auto's die geparkeerd worden aan deze weg, leidde dat reeds tot een overvolle bezetting van de parkeerplaats op het terrein van de Oude Kragge en tot druk verkeer op de Bergse Baan. Ook kwam het daarbij herhaaldelijk voor dat auto's werden geparkeerd langs de Bergse Baan zonder dat daar parkeerplaatsen aanwezig zijn. Verwacht mag worden dat de animo voor bezoek aan het gebied als gevolg van het plan Bergsche heide verder zal toenemen.
Gelet op deze ervaringen kan worden aangenomen dat bij afsluiting van de Bemmelenberg de druk op de parkeerplaats op het terrein van de Oude Kragge en de Bergse Baan zelf verder zal toenemen. Dit kan leiden tot illegaal parkeren en daarmee tot onveilige situaties op de Bergse Baan. Dergelijke situaties kunnen leiden tot toenemende risico's voor [redacted] bij het naderen, betreden en verlaten van het terrein. Veel van [redacted] komen met de fiets.
Gelet hierop is het wenselijk dat bij de uitwerking van het bestemmingsplan rekening wordt gehouden met een toenemende verkeersdruk en parkeeroverlast en dat mitigerende maatregelen

worden getroffen in het belang van de verkeersveiligheid op de Bergse Baan in het algemeen en gericht op de verkeersveiligheid voor wat betreft het betreden en verlaten van het terrein van [redacted] in het bijzonder.

Namens [redacted] spreken wij onze dank uit aan de leden van de gemeenteraad voor het mogen uiten van onze zienswijze ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan. We hopen dat u besluit bij de vaststelling en realisatie van het plan rekening te houden met de verkeersveiligheid aan de Bergse Baan ter hoogte van het terrein van [redacted] gelegen aan de [redacted] waaronder het treffen van maatregelen ter voorkoming van parkeeroverlast zodat onze jeugdleden ook in de toekomst veilig gebruik kunnen blijven maken van ons terrein.

[redacted]

BXB
6WJ
U2K

GEMEENTERAAD
BERGEN OP ZOOM

POSTBUS 35

4600 AA BERGEN OP ZOOM

RS4CC - ##X850X0X#00#0000#

Bezwaar plan Bergse Heide

Beste,

Naar aanleiding van de inzage vorige week voor het plan rondom de Bergse Heide, MC Donalds, KFC, Hotel, tankstation en het Poortgebied, willen we hierbij een aantal bezwaarpunten en bepaalde ideeën / wensen aangeven.
Zoals bekend wonen we midden in het 'hart van het plan',
We zijn niet per definitie tegen het plan, maar gezien onze kavel midden in dit plan ligt, zijn dit voor ons wel belangrijke (maar ook reële) punten en zien we hier dan ook graag een terugkoppeling op tegemoet.

- Geluidsoverlast veroorzaakt door de weg langs 2 kanten van onze woning/kavel.
    - Eerder hebben we vernomen dat deze weg een maximumsnelheid van 60km/u zou krijgen.

      Dit zien we graag aangepast naar een maximumsnelheid van 30km/u, om de vele geluidsoverlast enigszins te beperken.

    - Tevens zien we graag een financiële tegemoetkoming voor het voorzien van extra geluidswerende maatregelen.
- Het invoeren van een stopverbod langs beide zijdes van de weg, dit om het volgende te voorkomen:
    - Bezoekers van de MC Donalds en KFC halen hun bestelling op, rijden het stukje het gebied in, stoppen langs de weg om te eten en gooien daar hun afval weg.
- Een degelijke afscheiding creëren tussen de kavels van Prohuis en onze kavel; dit dicht maken met hekwerk van min. 2mtr hoog en voorzien van groen (alle huidige bomen ter hoogte van de afscheiding laten staan).
- Het aanleggen van het gehele plan (MC Donalds, KFC en hotel) met de daarbij behorende grondwerken en funderingswerken, geven grote kans op scheuren in onze woning.

- In het bos naast Le Bouleau wordt het plan uitgewerkt om een 6-tal boomhutten te realiseren. In het gehele bos geldt momenteel dat het tussen zonsondergang en zonsopgang verboden is het bos te betreden (zie foto hieronder, gemaakt ter plaatse van de huidige ingang van het bos). Hoe gaat met hiermee om ?



Nog een aanvullende vraag, naast bovenstaande bezwaarpunten; krijgt onze kavel een nieuw adres of blijft de straat 'Vogelenzang' gehandhaafd? Indien dit van toepassing, wie verzorgt deze wijziging van adres?

Graag vernemen we jullie reactie op bovenstaande punten.

Met vriendelijke groet,

Aan de gemeenteraad van Bergen op Zoom

Zienswijze

met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan

“Poortgebied Bergsche heide”

Ondergetekende [redacted] te Bergen op Zoom wil hierbij haar visie weergeven over het voornoemde plan.

Ik heb bezwaar tegen het plan over aspecten die mij niet logisch, hinderlijk of gevaarlijk voorkomen.
Mijn eerste en grootste bezwaar betreft de energy-hub en met name de LNG pomp die gepland is op korte afstand van mijn recreatiewoning.
Er is m.i. geen noodzaak voor deze LNG-vulinstallatie omdat er in heel Nederland maar 800 trucks op deze brandstof rijden. Bovendien rijden ze op één tank zo’n 1700 km.
Volgens informatie met betrekking tot de energietransitie van het kabinetsbeleid is dit beleid erop gericht fossiele brandstoffen zoals LNG af te bouwen en elektrisch rijden en waterstof te stimuleren. Daarom is het waarschijnlijk ook maar tijdelijk zijn dat deze pomp functioneel is omdat hij voor 2030 overbodig wordt. LNG heeft geen toekomst.

Ik vraag mij af waarom er op onze locatie aan de Bergsche Heide deze LNG-pomp gepland is. In Roosendaal op bedrijventerrein Borchwerf is immers al sinds 2018 een LNG pomp operatief. Ik benadruk dat dit op 10 minuten rijden van Bergen op Zoom is. Op de website van die pomp wordt vermeld dat de ligging ideaal is omdat die LNG pomp tussen Antwerpen en Rotterdam ligt. www.pitpointcleanfuels.com Aanwas 73, Roosendaal.

Heel veel mensen in de directe omgeving lopen risico als er bij die LNG-truckerspomp iets mis gaat.
Voor alle duidelijkheid: We praten niet over LPG maar over een samengeperst reukloos gas dat 600 keer vergroot in volume als het verdampt.
In een gebied met veel verloop van gasten van hotel Van der Valk, KFC en Mac Donalds zijn de gevolgen niet te overzien als er gas ontsnapt en dat gas zich
600 keer vergroot en vervolgens reukloos verspreid bij een beetje wind.

‘S-zomers verblijven er een paar honderd mensen op de percelen Struik-en Dopheide die hieraan ook blootgesteld worden.

Dit soort pompen horen thuis op een industrieterrein, zoals in Roosendaal of in een minder dichtbevolkt gebied.

Er is m.i. geen afdoende risicoanalyse gedaan naar de behoefte en gevaren die aan deze LNG-hub kleven voor nu en in de toekomst. Gevaar voor omgeving en ervaringen van de brandweer zijn onderbelicht.
Ik zal niet te veel technische details gaan benoemen maar **ik steun de bezwaren** die [redacted] hieromtrent naar voren brengen. Indien mijn bezwaar terzijde zal worden geschoven, dan zal ik wel tot aan de hoogste rechtelijke instantie blijven strijden om dit onzalige plan van tafel te krijgen.

Op de tweede plaats zou ik willen verzoeken, mocht het plan doorgaan met of zonder LNG-pomp, aan de achterkant van mijn perceel aan de Dopheide een metershoge aarden wal aan te leggen.
Dit, zodat geluidsoverlast van de fastfood en andere gasten en indien de LNG pomp er toch nog komt, nog een barrière op te werpen voor het reukloze, snel ontvlambare LNG. Ook vliegvuur zal misschien daardoor nog enigszins gehinderd worden de barbeques en andere open vuren te bereiken.
Er zijn voldoende argumenten om af te zien van de LNG-pomp gezien ook publicaties in de media. (zie ook: airliquide.com)

Het argument dat Bergen op Zoom zijn visitekaartje afgeeft bij binnenkomst van de stad, bij het “Poortgebied Bergsche Heide” is lachwekkend.
Twee fastfood restaurants en een grote lichtzuil moeten onze prachtige historische stad dus enig cachet geven bij binnenkomst.
Een lichtzuil van meer dan 40 meter hoog, 2/3 van de Peperbus, zal straks de omgeving verlichten als dit doorgaat.
Nachtrust van mens en dier zal hierdoor ernstig verstoord worden.
Immers, er wordt totaal voorbij gegaan aan het feit, dat er behalve een stikstofprobleem ook nog een ernstige vorm van lichtvervuiling plaats vindt met het felle licht van die lichtzuil.
Het is immers bekend dat de dierenrust ernstig verstoord wordt door fel licht tijdens de nachtelijke uren. Er leven hier herten, uilen en andere dieren die verdreven zullen worden door die lichtvervuiling. Het begrip natuur is ver te

zoeken als de rust op deze manier van wat er dan nog aan natuur is overgebleven op deze wijze nog verder wordt verstoord.
Daar wordt echt te weinig aandacht aan gegeven.
Verder is er natuurlijk ook het probleem van zwerfvuil, lawaai en overlast van luidruchtig verkeer door de gasten van de fastfood restaurants en hotel.

De weg Vredenburg mag niet aan de openbaarheid onttrokken worden, daar deze weg van oudsher openbaar is en ik vind dat dat zo moet blijven voor mijzelf en de andere bewoners/recreanten van de Heide.

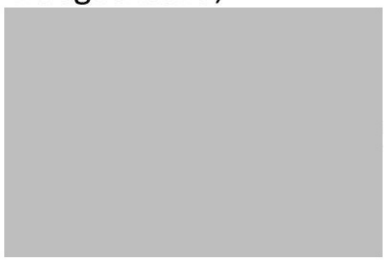
Ook de Bemmelenberg en Moervaart mogen naar mijn mening niet aan de openbaarheid onttrokken worden onder deze voorwaarden. Hulpdiensten worden door afsluitingen gehinderd en moeten snel ter plaatste kunnen zijn.

In het gebied zijn zoals eerder vermeld ongeveer 45 percelen met recreatiewoningen waar vooral in de zomer enkele honderden mensen aanwezig kunnen zijn. Plus de recreanten van de aangrenzende camping.
Ook daarvoor moeten die toegangswegen aanwezig blijven. Er zijn ook originele akten die ik heb ingezien, waarin deze rechten zijn vastgelegd.

Tot zover mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide.

Ik behoud mij het recht voor om de gemeente Bergen op Zoom voor alle schade voortkomend uit voornoemd plan aansprakelijk te stellen.
Deze zienswijze doe ik onder behoud van al mijn rechten en weren.

Hoogachtend,



VAN IERSEL LUCHTMAN ADVOCATEN

AANGETEKEND EN PER GEWONE POST

De raad van de Gemeente Bergen op Zoom
Postbus 35
4600 AA BERGEN OP ZOOM

Vooruit via contactformulier:
(https://izaaksuite.bergenopzoom.nl/pls/bergenopzoom/klant/!fmr_f.show?p_mim_id_hoofd=7380&p_fmr_id=25020222)

Tevens per e-mail: d.brandwijk@bergenopzoom.nl

Breda, 23 januari 2022

Inzake : Camping De Bergse Hoeve/ Bergen op Zoom
Ref. : 25755-AGR
Uw ref.: U20-054113
[redacted]

Betreft: zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg 2022 (incl. besluit m.e.r-beoordeling)".

Edelachtbare leden van de raad,

Namens mijn cliënte, [redacted] dien ik hierbij een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan "Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg" zoals dat (inclusief besluit m.e.r.-beoordeling) met ingang van 15 december 2022 gedurende zes weken (derhalve tot en met 25 januari 2023) ter visie ligt. Deze zienswijze is derhalve tijdig ingediend.

Breda
[redacted]
Stichting Derdengelden
Van Iersel Luchtman
IBAN NL61 ABNA0426510984
BIC ABNANL2A

"Van Iersel Luchtman Advocaten" is de handelsnaam van Van Iersel Luchtman N.V., ingeschreven in het Handelsregister onder nummer 20131818. Op de dienstverlening door Van Iersel Luchtman N.V. zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin onder andere een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. De algemene voorwaarden kunnen op de website worden geraadpleegd.

"Van Iersel Luchtman Advocaten" is a trade name used by Van Iersel Luchtman N.V., registered at the Chamber of Commerce no. 20131818. General terms and conditions apply to all services rendered by Van Iersel Luchtman N.V. These general conditions include a limitation of liability clause. They can be consulted at our website.

1. Voorgeschiedenis

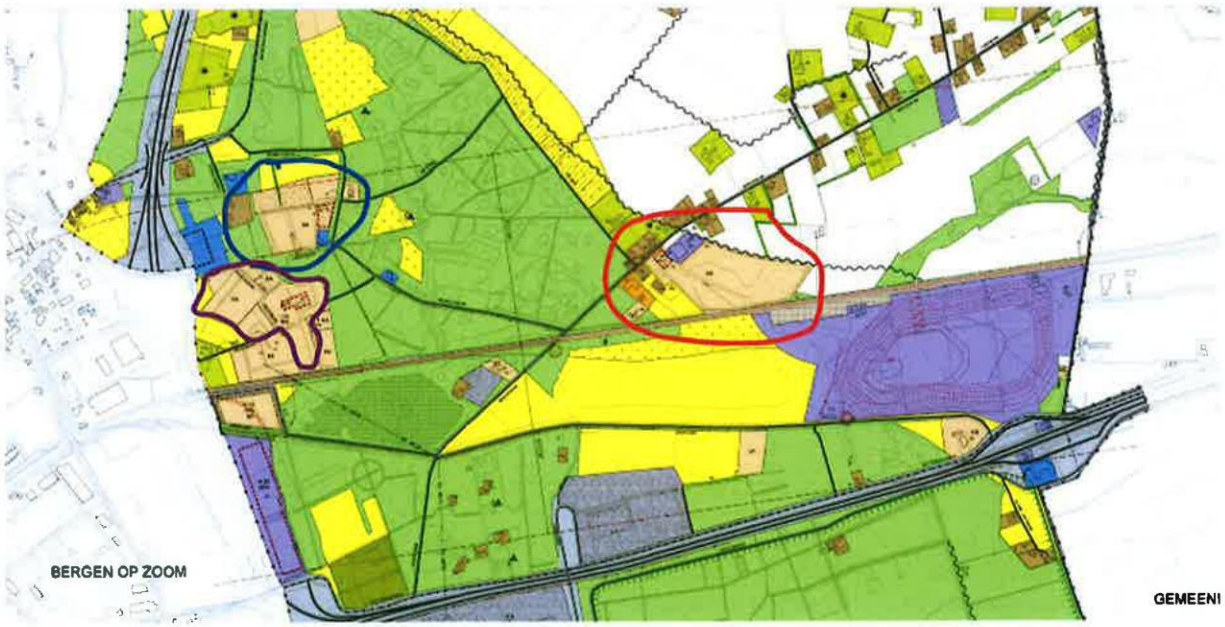
1.1 (hierna: cliënte) exploiteert sedert april 1977 in Bergen op Zoom.

1.2 De is op 1 januari 1974 door de rechtsvoorgangster van cliënte opgericht.

1.3 Het ontstaan van een camping op het adres begin jaren zeventig van de vorige eeuw is het rechtstreeks gevolg van de aanleg van recreatiegebied "De Heide" door de gemeente Bergen op Zoom. Dit gebied ligt pal ten noordwesten van de camping. Uw gemeente heeft de grond (een voormalige zandafgraving) voor het recreatiegebied in 1954 van de Nederlandse Spoorwegen aangekocht en is in 1959 gestart met de aanleg van een recreatiegebied. Dit recreatiegebied was in 1961 gereed. Destijds bestond het uit vijvers, stranden en een eilandje. Het trok vanaf de vestiging tot medio jaren negentig van de vorige eeuw op zomerse dagen vele duizenden bezoekers.

1.4 In de onmiddellijke nabijheid van het recreatiegebied ontstonden aan het gebied gerelateerde (recreatie)activiteiten, waaronder campings. Een van die campings was (en is) de camping van cliënte. Twee andere campings in de nabijheid van het recreatiegebied "De Heide" waren camping "De Heide" aan de Bemmelenberg 10 en camping "Vredenburg" aan de Vredenburg 1.

1.5 Tot zeer recent waren (onder andere) deze drie campings planologisch geregeld in één bestemmingsplan, te weten het bestemmingsplan Buitengebied Oost 2003 (dit plan is daarna op onderdelen een aantal maal gewijzigd):



Figuur 1: uitsnede plankaart Bestemmingsplan Oost 2003 met aanduidingen. Het bedrijf van cliënte is met rood omcirkeld, camping "De Heide" met blauw en camping "Vredenburg" met paars.

Zichtbaar is dat alle drie deze campings grenzen aan het (voormalig) recreatiegebied "De Heide": het bedrijf van cliënte aan de oostkant, Camping De Heide en "Vredenburg" aan de westkant.

1.6 In 1994 stopte uw gemeente met het in stand houden van de vijvers van De Heide (door er geen water meer in te pompen), waarna het gebied als recreatiegebied haar aantrekkelijkheid verloor voor recreanten.

1.7 Vanaf medio 1995 is cliënte derhalve op zoek naar een manier om haar camping aantrekkelijk te houden voor recreanten. In verband hiermee onderneemt zij vanaf medio jaren '90 van de vorige eeuw al pogingen om haar bestaande camping te kunnen uitbreiden, moderniseren en aan te passen aan de eisen van de tijd, tot aan de dag van vandaag. Tot op heden hebben de uitbreidingsplannen echter bij uw gemeente helaas geen genade gevonden.

1.8 Door de teloorgang van recreatiegebied "De Heide", zijn diverse (andere) campings in de buurt ten onder gegaan, waaronder camping "De Heide" en camping "Vredenburg". De laatste uitbater van deze twee campings is zelfs failliet gegaan. Sinds vele jaren wordt door diverse private partijen met behulp van uw gemeente getracht tot een nieuwe invulling te komen voor de terreinen van deze beide campings met grootse plannen: tot op heden zonder resultaat. Laatstelijk is de voorganger van het litigieuze ontwerpplan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State gesneuveld op 24 december 2019[1] omdat uw raad het plan had vastgesteld in strijd met artikel 2.7, eerste lid, juncto artikel 2.8, eerste lid en derde lid, van de Wnb.

1.9 Uw gemeente heeft besloten om opnieuw een bestemmingsplan in procedure te brengen, alleen voor de invulling van de gronden van de voormalig campings "De Heide" en "Vredenburg". Cliënte betreurt dit ten zeerste, omdat daardoor ten onrechte geen integrale afweging van alle belangen van alle betrokkenen (bedrijven en particulieren) rondom deze voormalige campings plaatsvindt. Ik kom daarop in het navolgende terug. Cliënte betreurt dit ook, aangezien zij sedert medio 1995 heel veel energie heeft gestoken – en nog steeds steekt! – in het behoud van haar camping en in het toekomstbestendig maken daarvan en tot op heden op voor haar plannen op weinig medewerking van uw gemeente mocht rekenen; dit terwijl in het onderhavige plan wel is voorzien in een nieuwe camping met maar liefst (in totaal) 150 recreatiewoningen en 65 chalets/stacaravans op de locatie van de failliete campings "De Heide" en "Vredenburg".

1.10 Cliënte zou liever geen rechtsmiddelen indienen tegen plannen van anderen, maar om te voorkomen dat haar eigen camping van het litigieuze ontwerpplan uiterst negatieve gevolgen ondervindt, ziet zij zich daartoe wel genoodzaakt. Daarbij is van belang dat de verkeerssituatie door het stopverbod dat uw gemeente heeft ingevoerd voor de Bergsebaan en de Delweg – ter voorbereiding op de ontwikkeling van het plan Poortgebied De Heide – nu al bij tijd en wijle tot grote problemen leidt. Als de plannen waarvoor het litigieuze ontwerpplan is opgesteld daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd

[1] https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@119293/201901336-1-r2/?highlight=Bergen

zoals de bedoeling is, dan zullen de gevolgen voor onder andere (het bedrijf van) cliënte (en haar gasten) onacceptabel zijn. De gasten van de camping van cliënte komen immers juist voor het natuurgebied "De Heide" en dus is een goede bereikbaarheid van dit natuurgebied vanaf het bedrijf van cliënte essentieel. Als de plannen ongewijzigd doorgaan, zullen de campinggasten van de nieuwe camping profiteren van een uitstekende bereikbaarheid van het natuurgebied door de ligging van die camping en de geplande wegenstructuur in het nieuwe plan, maar wordt de bereikbaarheid van het natuurgebied voor het (reeds lang bestaande) bedrijf van cliënte en dus voor háár campinggasten, ronduit slecht. Deze ongelijkheid is voor cliënte niet acceptabel,

1.11 Gezien het voorgaande is cliënte genoodzaakt een zienswijze in te dienen.

2. Het litigieuze ontwerpplan: inleiding

2.1 Het litigieuze ontwerpplan is nauwelijks aangepast ten opzichte van zijn voorganger en dus (opnieuw) zeer ambitieus. In de toelichting staat:

"De gemeente Bergen op Zoom heeft de ambitie uitgesproken om de Brabantse Wal op de kaart te zetten. Zoals iedereen de Veluwe kent, zo moet straks De Brabantse Wal ook iedere Nederlander bekend in de oren klinken. Factoren als economische crisis en vergrijzing van de bevolking zorgen ervoor dat men vaker een vakantiebestemming op korte afstand zoekt. Het goed accommoderen van deze trend zal ervoor zorgen dat De Brabantse Wal een aantrekkelijke vakantiebestemming wordt waardoor de lokale economie zal floreren. Hiertoe is het project 'De Zoom' in het leven geroepen. Met dit project wordt de Brabantse Wal op de kaart gezet, wordt een inspirerende groene omgeving gecreëerd en worden de verschillende landschappen versterkt en met elkaar verbonden. Onderdeel van het project 'De Zoom' is de ontwikkeling van het landschapspark Bergsche Heide.

De ontwikkeling van het Poortgebied Bergsche Heide heeft betrekking op de omvorming en opwaardering van het bestaande recreatiepark (Vredenburg), die in de huidige situatie een verrommelde uitstraling kent. Met de plannen gaat de locatie functioneren als 'recreatieve poort' van de Brabantse Wal. "

2.2 Concreet zijn de volgende ontwikkelingen in het litigieuze ontwerpplan opgenomen:

- Een energyhub met daarbij een overkapping van maximaal 750 m2 en een gebouw van maximaal 150 m2 met ondergeschikte horeca en/of detailhandel.
- Twee fastfoodrestaurants (McDonalds en Kentucky Fried Chicken) met een gezamenlijke oppervlakte van 1.050 m2 en een reclamezuil van ca 50 meter hoog.
- Een hotel, bestaande uit een gebouw van ca 46 meter hoog met 150 kamers, 2.600 m2 congrescentrum, 2.600 m2 restaurant en ondergeschikte functies, zoals sport- en spelfaciliteiten, wellness, een casino, ondergeschikte horeca en detailhandel, zalenverhuur, verhuur van fietsen; een camping met 150 recreatiewoningen en 65 chalets/stacaravans; een 6-tal recreatieve boomhutten en een natuurspeelbos die deel uit gaan maken van de bedrijfsvoering van het nabijgelegen horecabedrijf Brasserie de Berk en tenslotte de realisatie van de nieuwe ontsluitingsroute door het Landschapspark inclusief parkeervoorziening.

- Een afsluiting voor autoverkeer van de doorgaande verbindingsweg de Bemmelenberg vanaf restaurant Le Bouleau tot aan de Bergsebaan.
- Omvorming van agrarische grond tot natuur In het beekdal van de Kraggeloop, ten noorden en ten oosten van het Landschapspark.

3. Het litigieuze ontwerpplan: onzorgvuldige voorbereiding (algemeen)

3.1 Het litigieuze ontwerpplan is er dus op gericht om de recreatieve functie van de Brabantse Wal te versterken. Dit is een mooie ambitie. Het is voor cliënte echter onduidelijk waarom het litigieuze plangebied is "losgeknipt" van zijn omgeving en niet is meegenomen in de procedure voor het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied Oost, zodat van een integrale beoordeling sprake had kunnen zijn. Een en ander klemt temeer in verband met het volgende.

3.2 Na de vernietiging van het vorige bestemmingsplan op 24 december 2019 is klaarblijkelijk met maar liefst tien partijen, waaronder uw gemeente, over allerlei "uitgangspunten" voor de uitvoering van de plannen, overleg gevoerd. Dit overleg heeft in oktober 2020 geleid tot afspraken, neergelegd in een convenant d.d. 12 oktober 2022.[2]

3.3 In de toelichting van het litigieuze plan staat (onder 2.2.2):

> *"Er is met natuurorganisaties en een aantal belanghebbenden een convenant ondertekend met daarin 10 punten welke als uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling tussen partijen in 2020 zijn vastgelegd. Deze uitgangspunten hebben tot doel de ambitie te halen om het middengebied van het Landschapspark zo autovrij mogelijk te maken en daarmee de natuurwaarden meer ontwikkelruimte te bieden. Daarnaast moeten de uitgangspunten het te veel aan stikstof wat de voorgestane ontwikkeling met zich meebrengt compenseren/mitigeren. Als gevolg hiervan wordt onder andere het nieuwe natuurgebied de Kraggeloop nog robuuster door extra aankoop van zo'n 5 ha agrarische grond wat omgevormd wordt naar natuur. De uitgangspunten uit het convenant zijn grafisch verwerkt in het geüpdatete Masterplan ten behoeve van de partiële herziening van de Structuurvisie."*

3.4 Door bij deze gesprekken en de gemaakte afspraken slechts een beperkte groep natuurorganisaties en belanghebbenden te betrekken, terwijl de gemaakte afspraken ingrijpende consequenties hebben voor derden – met name de bedrijven en omwonenden aan de oostkant van het litigieuze ontwerpplan – is sprake van strijd met artikel 3:2 Awb dat vereist dat een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen vergaart. Alleen zo kan worden gekomen tot een zorgvuldig genomen besluit. Daarbij dienen niet alleen de eigen belangen van de gemeente, de belangen van de ontwikkelaar en die van een selecte groep partijen mee te wegen, maar ook die van andere belanghebbenden, zoals

[2] https://bergenopzoom.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/df4c7140-9769-43da-aa4b-b0c75e06e39c?documentId=0521883b-d467-4f2e-8320-73dd469d40bf&agendaItemId=4d715601-33be-4377-9402-f38823c0bd9d

omwonenden. Dit is in dit geval (bewust)[3] niet gebeurd. Alleen al hierom kan het litigieuze plan niet worden vastgesteld.

4 Het litigieuze ontwerpplan: onzorgvuldige voorbereiding (meer in het bijzonder); strijd met de goede ruimtelijke ordening en het gelijkheidsbeginsel

4.1 Duidelijk is (dus) dat de belangen van omwonenden, aanliggende bedrijven en andere belanghebbenden aan de oostzijde van het litigieuze plangebied niet in de besluitvorming zijn betrokken. Dit wordt duidelijk uit de inhoud van de gemaakte afspraken, die deels binnen het plangebied liggen maar ook deels in andere besluiten (zullen) moeten worden genomen.

4.2 In de considerans van het convenant van 12 oktober 2020 staat:

> *"Aanleiding van dit overleg was de ontwikkeling in het poortgebied te Bergen op Zoom. Nadat de Raad van State het vastgestelde bestemmingsplan Poortgebied Bergse Heide op 23 december 2019 heeft vernietigd, bestaat nog immer het voornemen de ontwikkeling te realiseren. Om eenzelfde procesgang met dito uitkomst te voorkomen hebben partijen besloten om voordat een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld, eerst de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling met elkaar af te stemmen en vast te leggen. Dit met als doel om uiteindelijk tot een bestemmingsplanvaststelling te komen die de nadere te noemen uitgangspunten mogelijk maakt, evenwel met respect voor de belangen van alle participanten in dit overleg en waartegen voornoemde partijen geen rechtsmiddelen zullen aanwenden."*

4.3 Voor zover relevant in het kader van deze zienswijze, betreft het convenant de volgende afspraken:

> *"4 De centrale parkeervoorziening wordt ingericht met maximaal 170 parkeerplaatsen met de bestaande bosparkeerplaats aan de Balsedreef als referentie voor de inrichting.*
>
> *5 De huidige parkeerplaatsen aan de Bemmelenberg zullen deels ingericht worden om fietsen en scooters en bromfietsen te stallen. Het restant van de parkeerplaatsen zal in natuur omgezet worden.*
>
> *6 Wanneer de centrale parkeervoorziening is gerealiseerd en via de nieuwe weg ontsloten is, wordt de Bemmelenberg vanaf de Bergse baan tot aan de Berk fysiek met slagbomen afgesloten. Vanaf de Moerstraatsebaan tot aan de Berk komt een verbod voor gemotoriseerd verkeer. Aanwonenden en bevoorrading van de horeca krijgen een ontheffing.*
>
> *7 De Delweg en Heideweg zijn reeds voor een groot gedeelte voor het autoverkeer afgesloten.*

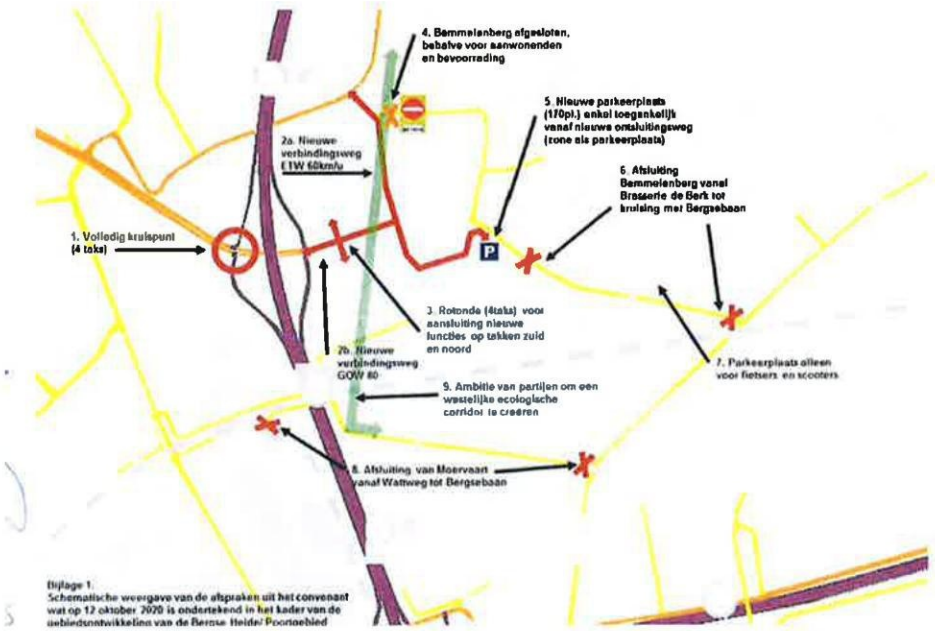
---

[3] Desgevraagd is namens de ontwikkelaar op 23 februari 2022 door mevrouw Wichers aan de raadsvrouwe van cliënte meegedeeld: "*Via de reguliere wijze van handelen zult u in ieder geval kennis kunnen nemen van de bestemmingsplanprocedure.*"

8 *De Moervaart zal eveneens autovrij gemaakt worden middels een fysieke afsluiting met slagbomen*

9 *Zowel de afsluiting van de Moervaart als de Bemmelenberg zal middels een verkeersbesluit verankerd worden uiterlijk op het moment dat de nieuwe ontsluitingsweg en de centrale parkeerplaats in gebruik genomen worden.*

10 *Met betrekking tot de voorgaande genoemde zaken zal als bijlage 1 een overzichtstekening worden aangehecht waarop een en ander schetsmatig is weergegeven."*



Figuur 2: bijlage 1 bij het convenant: overzichtstekening

4.4 Naast de in het bestemmingsplan zelf genoemde afsluiting van de Bemmelenberg, zijn er dus in het convenant nog allerlei flankerende maatregelen afgesproken: allerlei andere wegen aan de oostzijde van het plan zijn afgesloten/zullen – zo is de bedoeling – worden af afgesloten: de Delweg, de Heideweg en de Moervaart. Daarnaast zijn/worden ook andere verkeersmaatregelen genomen: een stopverbod aan de Bergsebaan en de Delweg (waar het bedrijf van cliënte is gelegen) en het opheffen van parkeerplaatsen aan de Bemmelenberg. In de nota vooroverleg d.d. 6 september 2022 staat hierover[4]:

[4]https://bergenopzoom.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/df4c7140-9769-43da-aa4b-b0c75e06e39c?documentId=0d32985d-2c57-49a3-8573-34534db8d418&agendaItemId=735f3a95-4783-4668-b061-5b78f3ca9101

"Ad 1. In het convenant is afgesproken dat partijen zich in gezamenlijkheid inspannen om de doelen te realiseren waarbij de in het convenant benoemde ruimtelijke uitgangspunten leidend zijn. De in het convenant gemaakte afspraken worden niet allemaal middels het wijzigen van het bestemmingsplan geregeld. Dit betreft onder andere de afsluiting van wegen, wat via een verkeersbesluit wordt geregeld. Qua volgordelijkheid is het belangrijk eerst de bestemmingsplanprocedure te doorlopen waarna de opvolgende andere vergunningen/toestemmingen aangevraagd kunnen worden. Ten aanzien van de afsluiting van de wegen is dan ook afgesproken dat het verkeersbesluit hieromtrent wordt genomen na inwerkingtreding van het bestemmingsplan. In het gesprek van 4 augustus jl. is nader toegelicht waarom deze volgordelijkheid van besluiten een belangrijke rol speelt rondom het aspect stikstof.
Als convenantpartner zullen wij ons blijven inspannen om alle afspraken uit het convenant na te komen en daarvoor de benodigde besluiten te nemen. Ook na het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure."

4.5 Ten faveure van het litigieuze ontwerpplan – waaronder dus ook een nieuwe camping met 165 recreatiewoningen en 65 standplaatsen voor chalets/stacaravans – zijn in het plan zelf én aan de oostzijde daarvan, daar waar het bedrijf van cliënte is gelegen, ingrijpende verkeersmaatregelen nodig om het litigieuze ontwerpplan te kunnen uitvoeren. Deze maatregelen hebben voor belanghebbenden aan de oostzijde van het plangebied, waaronder cliënte, desastreuze gevolgen. Een van die maatregelen is de afsluiting van de Moervaart.

4.6 Duidelijk is bovendien dat deze afsluiting van de Moervaart bewust is vertraagd omdat deze afsluiting leidt tot ontoelaatbare toename van stikstofemissie en dus tot onuitvoerbaarheid van het plan. Dit is desgevraagd van ambtelijke zijde meegedeeld tijdens de beeldvormende raadsvergadering op 6 oktober 2022 op vragen van diverse raadsleden. Indien deze afsluiting zou zijn meegenomen bij (de voorbereiding van) de vaststelling van het bestemmingsplan: "*daar ben ik heel eerlijk in, schieten we weer in het rood op het niveau van de stikstof*".[5]

4.7 Door deze afsluiting (daarom) niet mee te nemen in de onderzoeken, is eveneens sprake van een onzorgvuldige voorbereiding van het litigieuze plan. Nu uw raad gezien het voorgaande op voorhand in redelijkheid kan inzien dat het plan niet uitvoerbaar is, kan het door uw raad niet worden vastgesteld.

Ontsluitingsweg en afsluiting Bemmelenberg en Moervaart

4.8 In het litigieuze ontwerpplan is toegelicht waarom een nieuwe ontsluitingsweg moet worden aangelegd. Tevens is door Sweco een quickscan verkeer Poortgebied Bergsche Heide uitgevoerd[6] met als doel om inzicht te verkrijgen in de orde van grootte van de extra verkeersgeneratie ten gevolge van de planontwikkeling Poortgebied Bergsche

[5] https://bergenopzoom.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/df4c7140-9769-43da-aa4b-b0c75e06e39c op 1:36:06 en verder.

[6] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0748.BP0270-0201/b_NL.IMRO.0748.BP0270-0201_tb6.pdf

Heide. Uit de berekeningen blijkt dat de planontwikkeling ongeveer tussen de 5.200 en 5.500 voertuigverplaatsingen per etmaal zal generen waarbij tevens een expertinschatting is gemaakt van hoe het verkeer zich verdeelt over de verschillende wegen. Vervolgens is door Stantec een verkeersanalyse uitgevoerd[7] om de toekomstige verkeerskundige situatie in beeld te brengen op het gebied van capaciteit op het omliggende wegennet, kruispunten en parkeren. Geconcludeerd is dat op de wegen rondom het Poortgebied en Landschapspark de optredende verkeersintensiteiten in de prognose 2032 onder de maximale afwikkelingscapaciteit vallen die gelden voor een stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.

4.9 Het litigieuze ontwerpplan gaat daarbij (dus) uit van afsluiting van de Bemmelenberg. Een duidelijke onderbouwing hiervoor ontbreekt. Verspreid over de verschillende documenten staat slechts:

- Door de afsluiting wordt het verkeer naar het Landschapspark gedwongen om gebruik te maken van de nieuwe ontsluitingslus door het Landschapspark.[3] Waarom dit nodig is, wordt niet uitgelegd.
- De afsluiting komt de rust en natuur ten goede. Met name de natuurorganisaties vinden het onacceptabel dat verkeersstromen nog voorbij de Bemmelenberg verder het gebied binnen dringen. Of deze mening berust op goede argumenten, blijkt nergens uit.

4.10 Naast een deugdelijke onderbouwing ontbreekt ook een effectbepaling op de verkeersstromen van de afsluitingen. In de referentiesituatie voor 2030 die met de BrabantBrede ModelAanpak (BBMA) is doorgerekend is de Bemmelenberg al afgesloten, waardoor het effect van de afsluiting zelf niet inzichtelijk is gemaakt.

4.11 De volgende effecten zijn evident:

- De omwonenden en campinggasten ten oosten van de afsluiting van de Bemmelenberg moeten 3 à 4 kilometer omrijden (=3.5 à 4.0 keer de oorspronkelijke afstand) als zij met de auto naar het recreatiegebied willen gaan (**bijlage 1**). Zeker voor mensen die slecht ter been zijn, is dit een nadeel, nog daargelaten dat de stikstofeffecten van deze extra kilometers;

- De omwonenden en campinggasten ten oosten van de afsluiting van de Bemmelenberg zullen voortaan door het centrum van Bergen op Zoom rijden naar bestemmingen aan de oostkant van Bergen op Zoom zoals winkelcentrum De Zeeland, omdat hun route via de ringweg is afgesloten (**bijlage 2**). Dit is in strijd met wat het verkeersplan van Bergen op Zoom beoogt. Het precieze aantal voertuigen is niet te bepalen op basis van de beschikbare documenten. Een grove inschatting op basis van de intensiteiten uit de BBMA-berekeningen komt uit tussen de 0-2000 voertuigen per etmaal. Opgeteld bij de extra 500 voertuigen per etmaal die over de

[7] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0748.BP0270-0201/b_NL.IMRO.0748.BP0270-0201_tb4.pdf

weg door het centrum zullen rijden als gevolg van landschapspark Bergsche Heide kan dit de nodige overlast geven en voor de nodige extra milieubelasting.

- De opkomsttijden van de brandweer voor het gebied ten oosten van de afsluiting gaan ook omhoog. Het is duidelijk dat de landelijke norm van acht minuten[8] zal worden overschreden, al was het maar omdat de route dan twee slagbomen kent die zullen moeten worden geopend (en gesloten), althans er blijkt nergens uit dat deugdelijk onderzoek is gedaan naar de consequenties van de afsluitingen op de opkomsttijden.

4.12 Daarbij komt dat de impact van (minder ingrijpende) alternatieven zoals ontheffingen voor vergunninghouders (i.e. voor omwonenden en gasten ten oosten van de afsluiting van de Bemmelenberg) of eenrichtingsverkeer op Bemmelenberg en de Delweg die al eerder is afgesloten, ten onrechte niet zijn onderzocht.

4.13 Tenslotte is duidelijk dat het plan alleen de goedkeuring van de ondertekenaars van het convenant kan wegdragen, indien de afsluiting van de Moervaart zeker is. In een inspraakreactie tijdens de raadsvergadering van 6 oktober 2022[9] heeft een van de ondertekenaars van het convenant IVN namens de gezamenlijke natuurorganisaties laten weten:

> *"Namens de gezamenlijke natuurorganisaties die op zowel de plannen voor het Poortgebied Bergse heide [...] hebben ingesproken wil ik graag de volgende opmerkingen onder uw aandacht brengen.*
>
> *Poortgebied Bergse Heide*
> *Over het plan Poortgebied hebben de natuurorganisaties een convenant gesloten met zowel de projectontwikkelaar als de gemeente. Voor de natuurorganisaties essentieel onderdeel van het convenant is het aan het autoverkeer onttrekken van de Moervaart. Dit punt maakt geen onderdeel van het bestemmingsplan en hiervoor is afzonderlijke besluitvorming nodig. Alhoewel dit een relatief simpel besluit is, heeft het College er om meerdere redenen voor gekozen deze besluitvorming uit te stellen. Alleen het convenant biedt naar de mening van de natuurorganisaties onvoldoende waarborgen dat het onttrekkingsbesluit ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Er zijn allerlei ontwikkelingen mogelijk die voor de gemeente als argument kunnen dienen om zich toch niet aan het convenant te houden. Wij wijzen u er bijvoorbeeld op dat in het coalitieakkoord van het College dat het convenant heeft afgesloten letterlijk staat dat ze in staat willen zijn om zich aan te passen aan de situatie en zich niet willen vastleggen op dichtgetimmerde convenanten.*
> *In die situatie achten de natuurorganisaties zolang er geen besluit over de verkeersonttrekking is genomen zich niet gebonden aan andere punten uit het convenant en willen ze de optie om beroep in te stellen tegen het bestemmingsplan openhouden."*

---

[8] Artikel 3.2.1 Besluit veiligheidsregio's.

[9] https://bergenopzoom.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/df4c7140-9769-43da-aa4b-b0c75e06e39c?documentId=3fe21edb-527c-4a11-ac90-eac1035d004d&agendaItemId=71974780-8086-4105-81fe-7381079dd608#

4.14 Deze voorgenomen afsluiting kan dus – anders dan u gemeente vindt – niet los gezien worden van het litigieuze bestemmingsplan en de effecten daarvan (ook de effecten op het milieu, met name stikstofemissie, zie hiervoor randnummer 4.6 en 4.7) dienen in het kader van een zorgvuldige voorbereiding en afweging van alle belangen te worden onderzocht alvorens een besluit kan worden genomen over de al dan niet vaststelling van het litigieuze ontwerpplan. Duidelijk is namelijk dat de omrijtijden door afsluiting van de Moervaart langer worden en dus de nadelige gevolgen voor omwonenden/bedrijven ten oosten van het plangebied én de nadelige effecten op het milieu groter dan nu uit de onderzoeken blijkt.

Conclusies ontsluitingsweg en afsluiting Bemmelenberg en Moervaart

4.15 Er is dus een aanvullende toelichting én aanvullende onderbouwing nodig voor de afsluiting van allereerst de Bemmelenberg, waarin onder andere wordt aangegeven hoeveel extra verkeer gebruik zou maken van de Bemmelenberg als deze niet wordt afgesloten en wat de impact daarvan is op doorstroming, milieu en natuur. Als de effecten beperkt zijn, kan de weg immers open blijven.

4.16 Tevens is het nodig om het effect van een afsluiting van de Bemmelenberg te bepalen op doorstroming (o.a. naar het centrum van Bergen op Zoom), omrijtijden en aanrijtijden voor de brandweer en het is in het kader van een zorgvuldige voorbereiding nodig om alternatieve oplossingen te onderzoeken teneinde tegemoet te komen aan de belangen van (onder andere) cliënte.

4.17 Ten derde en tenslotte is aanvullende toelichting én onderbouwing nodig voor de afsluiting van de Moervaart waaruit de impact daarvan blijkt op omrijtijden, doorstroming, milieu en natuur.

Benodigde parkeervoorzieningen

4.18 Binnen het Poortgebied (hotel en horeca) zijn – volgens een rapport van Stantec van 28 juli 2022 527 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. In de maatgevende periode op zaterdagavond bedraagt de parkeerbehoefte 481 parkeerplaatsen[10]. Dit betekent dat er tijdens het maatgevende moment voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

4.19 Binnen het landschapspark wordt tevens een centrale parkeervoorziening van 170 plekken gerealiseerd tussen twee bestaande horecabedrijven: Restaurant Le Bouleau en Brasserie de Berk. Volgens Stantec[11] is dat voldoende om voor de bezoekers van het speelbos. Het parkeren van bezoekers/bewoners van het bungalowpark zal op eigen terrein plaatsvinden.

---

[10] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0748.BP0270-0201/b_NL.IMRO.0748.BP0270-0201_tb4.pdf.

[11] Zie voetnoot 4.

4.20 De vraag is echter waar de bezoekers van de twee restaurants kunnen parkeren. In de huidige situatie – en daarbij is van belang dat restaurant Le Bouleau al enige tijd dicht is – staan er tientallen auto's langs de weg geparkeerd bij Brasserie de Berk; deze bezoekers – en de bezoekers van Le Bouleau, als dit restaurant weer open gaat – zullen ook van de centrale parkeervoorziening gebruik moeten gaan maken. Dit is zeker het geval als de Bemmelenberg wordt afgesloten.

4.21 Voor de belanghebbenden (omwonenden en gasten) ten oosten van de afsluiting van de Bemmelenberg, ontstaat zoals hiervoor ook aangegeven (zie randnummers 1.9 en 4.11) een probleem om met de auto naar het Landschapspark te komen. Aan de oostelijke zijde van de afsluiting is immers geen parkeergelegenheid. Tevens is het parkeren langs de straat verboden. Omrijden is dus de enige oplossing. Voor bezoekers van woningen, campings, scoutingverenigingen etc. langs de Bergsebaan leidt het parkeer- en stilstaanverbod bovendien in de huidige situatie al tot problemen. De vraag is dus waarom niet nog een parkeervoorziening wordt aangelegd aan de oostzijde van de afsluiting van de Bemmelenberg?

Conclusies ten aanzien van benodigde parkeervoorzieningen

4.22 De nieuwe parkeervoorziening aan de westzijde van de afsluiting van Bemmelenberg biedt onvoldoende parkeergelegenheid als ook rekening wordt gehouden met de bezoekers van en Brasserie de Berk én Restaurant Le Bouleau. Hiernaar dient nader onderzoek te worden uitgevoerd.

4.23 Daarnaast is een extra parkeervoorziening aan de oostzijde van de afsluiting van de Bemmelenberg noodzakelijk voor bewoners en gasten die het recreatiegebied willen bezoeken én voor bewoners en bezoekers van verschillende faciliteiten langs de Bergsebaan die daar niet meer kunnen parkeren door een eerder ingevoerd parkeer- en stilstaanverbod. Ook hiernaar dient nader onderzoek te worden uitgevoerd.

5 Stikstofdepositie en besluit m.e.r.-beoordeling: onzorgvuldige voorbereiding

5.1 Als bijlage bij het ontwerp is een rapport van Sweco gevoegd over de stikstofdepositie van 4 augustus 2022.[12] Daaruit blijkt (paragraaf 5.1) dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase niet nader is beoordeeld in verband met de artikel 2.9a Wet Natuurbescherming (de zogenaamde "bouwvrijstelling"). Deze bouwvrijstelling van de natuurvergunningplicht voor wat betreft stikstof moet buiten toepassing worden gelaten, heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld in de Porthos-uitspraak van 2 november 2022.[13]

5.2 De Porthos-uitspraak betekent dat moet worden teruggevallen op de systematiek zoals die gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de bouwvrijstelling. Dat heeft tot gevolg dat de stikstofdepositie in de aanleg- en bouwfase (weer) volledig moet worden

[12] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0748.BP0270-0201/b_NL.IMRO.0748.BP0270-0201_tb10.pdf

[13] ECLI:NL:RVS:2022:3159

beoordeeld. Daarvoor is in ieder geval een stikstofberekening vereist en bij een toename van de stikstofdepositie is tevens een voortoets vereist.

5.3 Het voorgaande betekent dat in de passende beoordeling bij de plantoets d.d. 9 september 2022[14] en in het m.e.r.-beoordelingsbesluit[15] d.d. 6 september 2022 ten onrechte rekening is gehouden met de bouwvrijstelling. Er dienen derhalve nieuwe AERIUS-berekeningen te worden gemaakt waarbij de aanleg-/bouwfase volledig meegenomen dient te worden bij de stikstofberekeningen. Wanneer hieruit blijkt dat significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, dan moet op grond van artikel 2.7 lid 1 jo. artikel 2.8 van de Wnb een passende beoordeling opgesteld worden. Dit kan er toe leiden dat er op grond van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer (wel) een plan-m.e.r.(beoordelings)-plicht geldt.

5.4 Bij de in 5.3 genoemde beoordelingen dient tevens de voor de uitvoering van het litigieuze plan noodzakelijk geachte afsluiting van de Moervaart te worden betrokken. Dit is immers ten onrechte ook niet gebeurd.

Bezwaren tegen het m.e.r-beoordelingsbesluit

5.5 Op 6 september heeft het college een beslissing genomen over een plan-m.e.r.-beoordeling en een project-m.e.r.-beoordeling. Uit een uitspraak van de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 21 juni 2021[16] blijkt (zie r.o. 8) dat het college hiertoe niet bevoegd is: dit had uw raad moeten doen.

5.6 Subsidiair geldt dat het college in dit m.e.r.-beoordelingsbesluit overweegt: "*In 2019 is het eerder vastgestelde bestemmingsplan hiervoor omwille van stikstof door de Raad van State vernietigd. Inmiddels is het plan gewijzigd en zijn daarin maatregelen getroffen om de stikstofuitstoot omlaag te brengen. Het college heeft besloten met initiatiefnemer nieuwe contractuele afspraken vast te leggen in een addendum[17]*". Niet duidelijk en dus voor cliënte niet te controleren waarop de beslissing van het college dat het opstellen van een milieueffectrapportage niet aan de orde is, is gebaseerd.

Conclusies ten aanzien van Stikstofdepositie en besluit m.e.r.-beoordeling

5.7 Gezien het voorgaande is er sprake van een onzorgvuldige voorbereiding en kan het litigieuze plan daarom niet zonder de hiervoor onder 5.3 genoemde onderzoeken en beoordelingen worden vastgesteld door uw raad. De onzorgvuldigheid is des te groter, nu ten tijde van de terinzagelegging de Porthos-uitspraak al was gewezen: het college

---

[14] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0748.BP0270-0201/b_NL.IMRO.0748.BP0270-0201_tb11.pdf.

[15] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0748.BP0270-0201/b_NL.IMRO.0748.BP0270-0201_tb18.pdf en

[16] ECLI:NL:RVS:2021:1195.

[17] https://bergenopzoom.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/e2d9532c-c432-43cf-a0fb-cb94ebd537c2?documentId=c6a8e7e3-52bc-4280-9159-8cb42a351f08

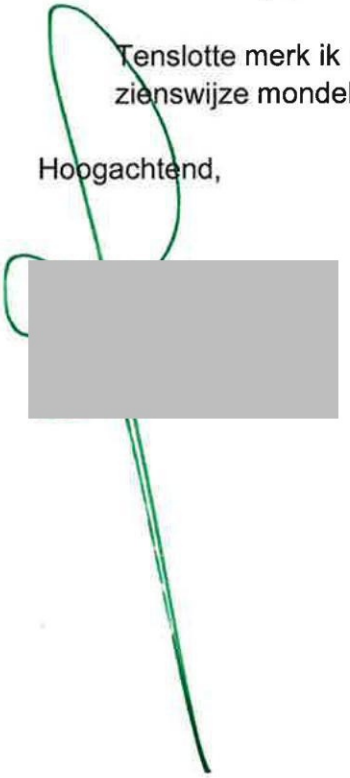
heeft derhalve willens en wetens in strijd met de uitspraak van de Afdeling een onzorgvuldig voorbereid ontwerpplan ter visie gelegd.

6 CONCLUSIE

Tot zover de zienswijzen van cliënte. Ik verzoek u hiermee rekening te houden en het bestemmingsplan daarom niet vast te stellen.

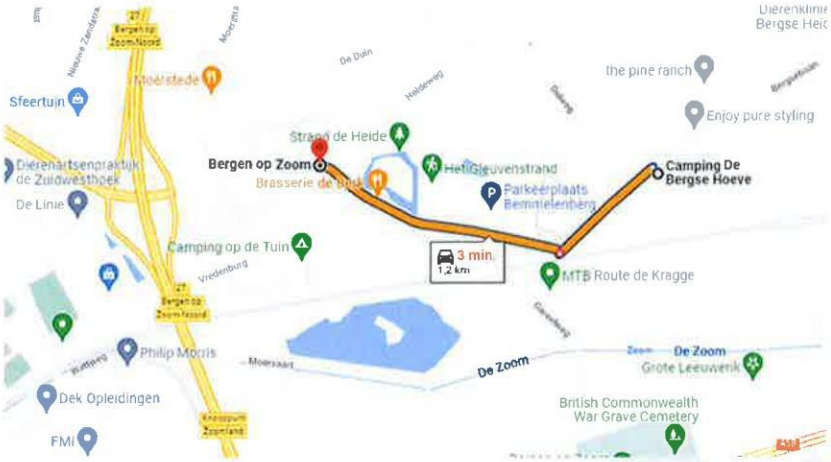
Tenslotte merk ik nog op dat cliënte graag gebruik maakt van de mogelijkheid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,



Bijlage 1

Bijlage 1: omrijdroutes naar recreatiegebied



Figuur 1: Huidige route (referentie) 1,3 km; 3 minuten



Figuur 2: Zuidelijke route 4,6 km; 8 minuten

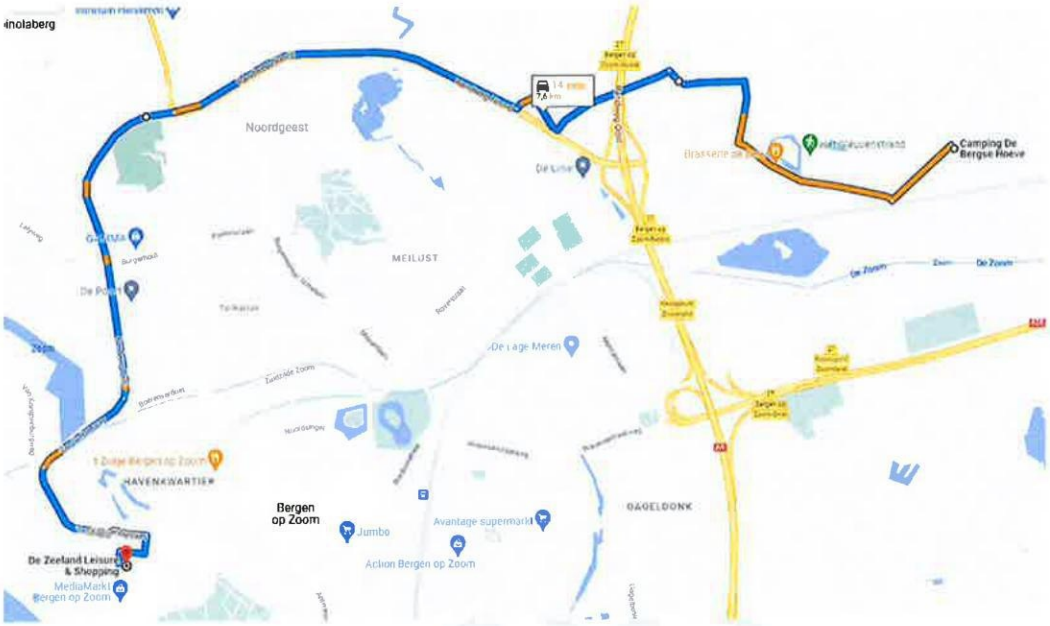


Figuur 3: Noordelijke route 5,1 km; 8 minuten



Bijlage 2

Bijlage 1: routes naar De Zeeland Leisure and Shopping



Figuur 4: Huidige voorkeursroute naar de Zeeland via de randweg van 7,6 km en 14 min.



Figuur 5: Nieuwe routes naar de Zeeland van 5,6 km en 12 min.

Gemeente Bergen op Zoom

Memo

Datum	23 januari 2023	Toestel	
Van	D. Brandwijk	Aan	Gemeenteraad van Bergen op Zoom
Afdeling	R&E/Wonen & Leven, Wonen & Leven / Ruimtelijke Ontwikkeling	Cc	
Onderwerp	Zienswijze n.a.v. Ontwerpbestemmingpslan Poortgebied Bergsche heide 2022		

Geachte raad,

Gedurende de periode van 15 december 2022 tot en met 25 januari 2023 ligt het ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022' ter inzage. Het plan ziet toe op de herontwikkeling van de gesaneerde camping Vredenburg naar een recreatieve poort van het landschapspark Bergsche heide. Het plan bevat de volgende functies: een hotel, een energy hub, twee fastfoodrestaurants, een ontsluitingsweg naar het achterliggende landschapspark met parkeervoorziening en investeringen in natuur – en landschapsontwikkeling.

Na kennis genomen te hebben van het ontwerpplan en de twee informatieavonden te hebben bezocht, hebben en , namens labelterrein gevestigd aan de te Halsteren gebruik gemaakt van de mogelijkheid om hun mondelinge zienswijze qua bezwaar namens in te dienen, waarvan door ondergetekende het volgende verslag is opgemaakt.

Inleiding

Op het worden vanaf april tot oktober een 6-tal kampeervelden verhuurd met gemiddeld zo'n 2200 bezoekende scouts van alle leeftijden. De grootste topdrukte is in de zomermaanden juni tot begin september als er gemiddeld per week zo'n 200 á 300 kinderen kamperen. Het kampeerterrein (bos) is niet afgeschermd en grenst rechtstreeks aan de Moerstraatsebaan, Buitenlust en dwars door het terrein loopt de nieuwe Zandstaat waarvan men recht van overpad moet verlenen. Door de steeds maar toenemende verkeersdrukte waar regelmatig melding van is gemaakt, maakt zich ernstig zorgen over de verkeersveiligheid van de kamperende (kinderen + volwassenen) in relatie tot het uit te voeren plan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022' en de hierbij komende ontwikkelingen zoals verkeer, zwerfvuil fastfood, lichtvervuiling en overlast van (ongewenste) bezoekers.

Communicatie afgelopen periode

Afgelopen jaren is op verschillende wijzen contact gezocht en geweest over de zorgen vanuit in relatie tot de ontwikkelingen van het 'Poortgebied Bergsche Heide 2022'.
Op 21 november 2021 zijn de eerste opmerkingen gemaakt via de website van de ontwikkeling. Hierin is aangegeven dat er ernstige zorgen bestaan over de verkeersveiligheid met de komst van de nieuwe verbindingsweg.
Op 23 februari 2022 is als reactie hierop vanuit de initiatiefnemer gestuurd dat er contact is geweest met de gemeente en dat met de komst van de nieuwe ontsluitingsweg de situatie zal verbeteren.

Op 2 maart 2022 heeft daarop gereageerd dat hun bezwaar niet is afgehandeld en verzocht om in gesprek te gaan.
Na versturen van een herinnering is op 14 maart 2022 een reactie gekomen dat het is doorgestuurd naar de gemeente waarbij de gemeente heeft toegezegd in gesprek te gaan.
Dat gesprek heeft plaatsgevonden op 5 april 2022 met de projectleider en de verkeerskundige. Een aantal vraagpunten zijn toen verduidelijkt en toegezegd is een aantal zaken in gang te zetten. Zo zijn er 30 km/u borden geplaatst. is tevreden over de gesprekken maar heeft per email van 13 juni 2022 nog over een aantal zaken hun zorgen geuit zoals de verkeersdrukte richting de gemeente.

Inhoudelijke gronden bezwaar en oplossingen
De voornaamste zorg van is de toenemende verkeersonveiligheid met betrekking tot dit plan. De verkeersintensiteit is sinds 2017/2018 sterk toegenomen met de herinrichting van de Moerstraatsebaan, de Bergsche Heide en de aanleg van de A4. Deze toegenomen verkeersintensiteit zorgt op dit moment regelmatig voor verkeersonveilige situaties. Terwijl er tijdens de kampen gebruik wordt gemaakt van verkeersregelaars. De komst en ontwikkeling van het Poortgebied zal huns inziens de verkeersintensiteit nog verder doen toenemen met alle gevolgen voor de verkeersdrukte en veiligheid. Terwijl in het plan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022' wordt gesteld dat door de ontwikkeling de verkeersintensiteit op de Moerstraatsebaan juist zal verminderen. vraagt zich af waarop dit is gebaseerd gezien er nog nooit verkeersmetingen hebben plaatsgevonden sinds herinrichting. is hiervan niet overtuigd en verwerpt dan ook deze conclusie. verzoekt zoals eerder toegezegd dit aantoonbaar te maken en te onderbouwen. Namelijk tijdens de gesprekken met de gemeente is aangegeven dat er verkeersmetingen zouden worden uitgevoerd op de Moerstraatsebaan en dat deze gedeeld zouden worden met

vraagt of deze metingen al hebben plaatsgevonden en waar deze toe hebben geleid? verzoekt om inzicht in deze gegevens met toelichting.

Oplossingen welke eerder besproken zijn met de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren, worden door gezien in:

- een fietspad aan weerszijde van de Moerstraatsebaan. is bereid hiervoor een deel van hun eigen terrein beschikbaar te stellen.
- aanpassing van de kruising met de Moerstraatsebaan/Bemmelenberg naar een bocht met een 'afslag' naar de Loolaan. Zodat duidelijk wordt dat er een duidelijke voortvloeiende verkeerssituatie ontstaat.
- Mogelijke snelheidsbeperkende maatregelen op de Moerstraatsebaan en Buitenlust.

Verder vraagt om duidelijkheid of het plan voldoet aan de huidige stikstofnormen. Dit in relatie met de Europese richtlijnen en de eerdere afwijzing hierop van dit plan. Aangezien de normen laatst nog zijn aangepast en verstrengt door Europese wetgeving.

Tot slot vraagt of de te plaatsen lichtmast voldoet aan de gestelde wettelijke normen voor lichtmasten. Zorgen worden geuit over het lichtvolume en de effecten hierop op de omgeving en of deze plaatsing niet in strijd is met het bestemmingsplan en provinciale richtlijnen inzake wetgeving natura gebieden.

Verzoek
verzoekt om antwoordt op hun vragen c.q. uitleg.
Om zo tot een dialoog te komen en daarmee gezamenlijk tot overeenstemming en werkafspraken te komen.

De gemeenteraad wordt verzocht om bij de vaststelling van het plan rekening te houden met de hiervoor en in eerdere contacten gemaakte opmerkingen.

Aldus opgemaakt naar aanleiding van het op 23 januari 2023 met [redacted] gevoerd gesprek.

D. Brandwijk
Vakgroep Ruimtelijke Ordening, Cluster Wonen en Leven

Aan de gemeenteraad van Bergen op Zoom

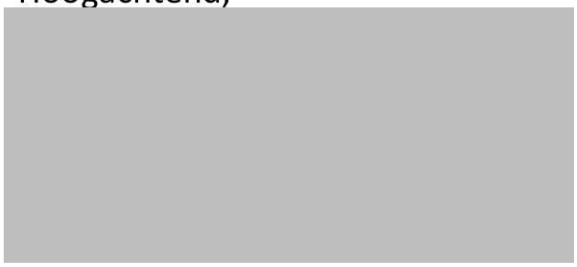
Zienswijze betreffende

"Poortgebied Bergsche heide"

Ondergetekende [redacted] te Bergen op Zoom wil hierbij haar visie weergeven over het voornoemde plan.
Ik heb bezwaar tegen het plan over aspecten die mij niet logisch, hinderlijk of gevaarlijk voorkomen.
Mijn eerste en grootste bezwaar betreft de energy-hub en met name de LNG pomp die gepland is op korte afstand van mijn recreatiewoning.
Ik zal niet teveel technische details gaan benoemen, maar **ik steun de bezwaren** die [redacted] hieromtrent naar voren brengen.
Op de tweede plaats zou ik willen verzoeken, mocht het plan doorgaan met of zonder LNG-pomp, aan de zijkant van mijn perceel aan de Vredenburg een metershoge aarden wal aan te leggen.
Dit, zodat geluidsoverlast van de fastfood en andere gasten en indien de LNG pomp er toch nog komt, nog een barrière op te werpen voor het reukloze, snel ontvlambare LNG.
Tevens bezwaar tegen de lichtzuil van meer dan 40 meter hoog, 2/3 van de Peperbus. Deze zal straks de gehele omgeving verlichten als dit doorgaat. Nachtrust van mens en dier zal hierdoor ernstig verstoord worden.
Het begrip natuur is ver te zoeken als de rust op deze manier van wat er dan nog aan natuur is overgebleven op deze wijze nog verder wordt verstoord.
Tevens mag de weg Vredenburg niet aan de openbaarheid onttrokken worden, daar deze weg van oudsher openbaar is en ik vind dat dat zo moet blijven voor mijzelf en de andere bewoners/recreanten van de Heide. Tevens vormt deze de toegang tot mijn perceel.
Bij de Dopheide/Vredenburg zijn zoals eerder vermeld ongeveer 45 percelen met recreatiewoningen waar vooral in de zomer enkele honderden mensen aanwezig kunnen zijn. Plus de recreanten van de aangrenzende camping.
Ook daarvoor moeten die toegangswegen aanwezig blijven. Er zijn ook originele akten die zijn ingezien, waarin deze rechten zijn vastgelegd.
Tot zover mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide.

Deze zienswijze doe ik onder behoud van al mijn rechten en weren.

Hoogachtend,



EISENMANN & RAVESTIJN

[redacted]

Gemeente Bergen op Zoom
t.a.v. College van
Burgemeesters en wethouders
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

Tevens per e-mail: [redacted]

Datum: 24 januari 2023
[redacted]
ref. : 6864 H

ZIENSWIJZE

Op 15 december 2022 heeft u het ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022' met NL.IMRO.0748.BP0270-0201, *ter inzage gelegd, als bekendgemaakt in het Gemeenteblad van bergen op Zoom d.d. 14 december 2022, Gemeenteblad 2022, 544343.*

Geachte heer/mevrouw,

Tot mij heeft zich gewend [redacted] aan de [redacted], en hierna te noemen [redacted]

[redacted] heeft tot en met 25 januari 2023 de gelegenheid zijn zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide 2022' (hierna: het "Ontwerpbestemmingsplan"), betreffende o.a. de vestiging van een hotel, benzinestation ('energyhub') en fastfoodrestaurants, bekend te maken bij de gemeenteraad.

[redacted] heeft mij verzocht namens hem een zienswijze aan u te zenden ten aanzien van het voornemen van de gemeente het Ontwerpbestemmingsplan vast te stellen. In de visie van [redacted] dient van vaststelling te worden afgezien, op de gronden zoals hieronder nader uiteengezet.

INDIEN DE UITVOERING VAN EEN OPDRACHT LEIDT TOT AANSPRAKELIJKHEID, ZAL DE AANSPRAKELIJKHEID STEEDS BEPERKT ZIJN TOT HET BEDRAG DAT IN HET BETREFFENDE GEVAL DAADWERKELIJK ONDER DE BEDRIJFSAANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING WORDT UITBETAALD. ONZE ALGEMENE VOORWAARDEN ZIJN VAN TOEPASSING OP ALLE OPDRACHTEN AAN EN WERKZAAMHEDEN DOOR ONS KANTOOR EN ZIJN GEDEPONEERD BIJ DE CIVIELE GRIFFIE VAN DE RECHTBANK AMSTERDAM ONDER NUMMER 37/2015 EN ZIJN TEVENS INTEGRAAL RAADPLEEGBAAR OP ONZE WEBSITE WWW.EISENMANN.ORG

EISENMANN & RAVESTIJN

ZIENSWIJZE

Afsluiting Bemmelenberg

In het Ontwerpbestemmingsplan is o.a. opgenomen dat de doorgaande verbindingsweg de Bemmelenberg voor autoverkeer gedeeltelijk wordt afgesloten.

stelt ten eerste dat de gemeente niet voldoende duidelijk heeft gemaakt waarom het, laat staan absoluut noodzakelijk, is dat de Bemmelenberg wordt afgesloten. stelt dat alleen al hierom niet overgegaan kan worden tot de afsluiting van de Bemmelenberg. Dit onder meer omdat, zoals de gemeente weet, de voorgenomen afsluiting voor zeer problematisch is.

Ten eerste heeft u op 19 mei 2021 uw voorgenomen vaststellingsbesluit (ontwerp) ter inzage gelegd, waarmee u het voornemen heeft geuit tot het afsluiten van de Moervaart te Bergen op Zoom voor gemotoriseerd verkeer m.u.v. fietsers en bromfietsers (hierna: het "Ontwerpverkeersbesluit") middels het plaatsen van aan weerszijden van bord L08 (doodlopende weg) en onderbord OB54 'uitgezonderd bromfietsers', gepubliceerd in het gemeenteblad (nr. 153491) en de Staatscourant (nr. 25468). Tegen dit Ontwerpverkeersbesluit heeft Hartman op 18 juni 2021 zienswijzen bij u ingediend, omdat de voorgenomen sluiting van de Moervaart op zich al erg vervelend en ingrijpend voor s.

Bijna anderhalf jaar later (!), heeft u per e-mail d.d. 6 december 2022 laten weten u eerst toe te leggen op het opstellen van het Ontwerpbestemmingsplan, waarover onderhavige zienswijze gaat. Dit plan zou volgens de gemeente de basis vormen voor de mogelijke ontwikkelingen in het Poortgebied. De gemeente gaf aan dat een eventuele maatregel doodlopende weg Moervaart is gekoppeld aan de mogelijke ontwikkelingen in het Poortgebied.

heeft zich in de zienswijze m.b.t. het Ontwerpverkeersbesluit op het standpunt gesteld dat wanneer de Moervaart wordt afgesloten de binnenstad en zijn werk voor hem (nog) moeilijker te bereiken is per auto. Hij zal moeten omrijden, wat hem elke dag tijd en geld kost. Dat komt mede omdat de Delweg te Bergen op Zoom enige tijd terug ook al is afgesloten. Dit overigens zonder inspraak van de bewoners van de Bergsebaan te raadplegen.

De sluiting van de Delweg heeft het woon-werkverkeer van al bemoeilijkt. Nu de gemeente de wens heeft ook de Moervaart af te sluiten, houdt hij zijn hart vast. Het feit dat in het Ontwerpbestemmingsplan nu ook het voornemen is geuit de Bemmelenberg af te sluiten, is voor een grote bron van zorg. Indien deze drie wegen straks zijn afgesloten, zal het nóg moeilijker voor worden bij de Bergsebaan te komen, omdat de Delweg, de Bemmelerweg en de Moervaart worden gebruikt als belangrijke verbindingswegen naar de Bergsebaan. Als deze wegen gesloten zijn, zal een alternatieve route moeten nemen van en naar huis te rijden, wat zal leiden tot vertraging en extra reistijd.

Daarbij zijn de Bemmelenberg, Moervaart en Delweg bijzonder vaak gebruikte wegen voor verkeer dat vanuit verschillende richtingen naar de Bergsebaan wil, alsook voor doorgaand verkeer. Als deze wegen afgesloten zijn, dan zullen automobilisten moeten omrijden via andere wegen, waardoor verkeersopstoppingen en congestie op alternatieve routes komen, waardoor het voor [redacted] moeilijker is om snel en efficiënt bij de Bergsebaan te komen.

In dit kader verwijst [redacted] ook naar het rapport "20140391-05 Rapport Verkeer en Parkeren juli 2022", bijlage 4 bij de toelichting van het Ontwerpbestemmingsplan, waarin de stellingen van [redacted] worden onderschreven. In het rapport staat dat op basis van de uitgevoerde analyse gesteld kan worden dat "er als gevolg van de realisatie van Poortgebied Bergsche Heide en Brasserie de Berk meer verkeer komt op het omliggende wegennet."

Voorts geldt dat m.b.t. het Ontwerpbesluit (de voorgenomen sluiting van de Moervaart) in de college-omslag terecht was aangeven dat het afsluiten van de Moervaart vanuit verkeerskundig oogpunt een negatief advies kent. Dat kwam mede omdat de route Delweg/Heideweg al onttrokken was aan de openbaarheid. Wanneer de Bemmelenberg ook nog zou worden afgesloten, geldt dit temeer.

In dat kader stond in de college-omslag bij het Ontwerpbesluit (inzake de Moervaart) terecht - en dat is ook de frustratie van [redacted] - dat de ontsluiting van het gebied is aangewezen op de Bemmelenberg, Moervaart en Bergsebaan/Ruytershovenweg. In de college-omslag werd benadrukt dat de Bemmelenberg bij mooi weer zeer druk is, waardoor deze weg niet altijd makkelijk gebruikt kan worden als ontsluitingsroute. [redacted] maakt nu gebruik van deze weg om naar huis te komen. Indien de Bemmelenberg nu ook nog eens zou worden afgesloten voor auto's, is [redacted] (en andere omwonenden overigens) al helemaal ver van huis.

Dat maakt bovengenoemde problematiek alleen nog maar groter, gezien [redacted] nu genoodzaakt is over de Bemmelerweg te rijden op weg naar de snelweg.

Bij mooi weer en evenementen van Brasserie de Berk (bij het recreatiegebied) is het nu al bijna geen doorkomen aan voor [redacted] en zijn buurtgenoten, gezien de Bergsebaan dan ook nog eens als extra parkeerplek gebruikt en alles dus vol staat met auto's c.q. wordt geblokkeerd. De gemeente heeft 'verboden te parkeren' borden aan de Bergsebaan geplaatst, welke door bezoekers worden genegeerd. De gemeente handhaaft niet of nauwelijks. Dit is niet alleen bijzonder hinderlijk, maar ook gevaarlijk omdat de geparkeerde auto's soms half op de weg staan en al te hard wordt gereden op de Bergsebaan, met ongelukken tot gevolg.

Onbereikbaarheid van hulpdiensten

[redacted] heeft in zijn zienswijze m.b.t. het voornemen de Moervaart af te sluiten, zijn grote zorgen geuit over de bereikbaarheid van hulpdiensten. [redacted] stelt dat het afsluiten van ook de Bemmelerweg een risico verhogende situatie is voor hulpdiensten, te meer nu de Delweg al is afgesloten en de gemeente wenst de Moervaart te sluiten.

Over het algemeen geldt dat het afsluiten van uitvalswegen de reactietijd van hulpdiensten negatief beïnvloedt omdat het de snelheid en efficiency van hun reis naar de locatie van een incident belemmert, gezien een alternatieve – langere – route moet worden genomen. Daarnaast kan het afsluiten van uitvalswegen ook leiden tot verkeersopstoppingen en congestie op alternatieve routes, waardoor de hulpdiensten nog moeilijker kunnen manoeuvreren en langer onderweg zijn. Dit kan bijzonder kritiek zijn in situaties waar tijd van levensbelang is, zoals bij medische noodgevallen. Ook kan het afsluiten van een uitvalsweg ervoor zorgen dat hulpdiensten niet meer snel kunnen inschatten welke route het snelst is naar de locatie van het incident, omdat deze afgesloten is, hierdoor kan de reactietijd ook toenemen. Al met al heeft het afsluiten van uitvalswegen een negatieve impact op de reactietijd van hulpdiensten, waardoor het moeilijker is om snel en efficiënt hulp te verlenen in geval van een incident.

Gezien de drogere zomers en al diverse branden (als gevolg van toenemende drukte en jeugdcriminaliteit, waaronder brandstichting) is het helaas al bewezen dat de brandweer moeite heeft gehad tijdig te arriveren bij diverse incidenten.

In een advies van de brandweer m.b.t. de voorgenomen sluiting van de Moervaart in niet mis te verstane woorden duidelijk gemaakt dat zij liever een andere aanpak ziet:

"Wel zouden we graag zien dat deze berijdbaar blijft. Ik kan me voorstellen dat bij incidenten in dit gebied het wel handig is als we er überhaupt kunnen komen.

Afsluiting middels afsluitbare paaltjes o.i.d. heeft dan ook de voorkeur.

De brandweer legt hier de vinger op de zere plek: de regio moet berijdbaar en bereikbaar blijven, welk uitgangspunt met de voorgenomen sluiting van de Moervaart en de Bemmelerweg wordt bedreigd.

Nu is het al zo dat regelmatig ongelukken op de Bemmelerweg zijn, omdat daar veel te hard wordt gereden. [redacted] houdt zijn hart vast voor wat er zal gebeuren indien de Bemmelerweg ook zal worden afgesloten.

Veiligheid dient boven alles te gaan, in ieder geval boven het door de gemeente niet willen zoeken naar alternatieve oplossingen ([redacted] komt hier ook op terug).

Reclamemast

[redacted] verzet zich tegen de voorgenomen plaatsing van een reclamemast van 40 meter.

[redacted] stelt dat de reclame mast hem ongeoorloofde hinder zou veroorzaken. Zo zal sprake zijn van horizonvervuiling, daar de mast zo hoog wordt dat deze boven de horizon en de bomen uitsteekt, waardoor het zicht op de natuurlijke horizon wordt belemmerd althans wordt verstoord. Dit ervaart [redacted] als zeer storend.

Verder geldt dat een LED-scherm ook voor aanzienlijke lichthinder zorgt, hetgeen de gemeente in het Ontwerpbestemmingsplan erkent ("door aanwezige straatverlichting/koplampen"). Echter is [redacted] van mening dat dit beslist niet "wordt voorkomen door aan weerszijden van de rijbaan een dichte struiksingel te plaatsen". De gemeente legt ook niet uit hoe een *lage* struiksingel lichthinder van een tientallen meters hoge reclamemast zou kunnen wegnemen.

Voorgaande brengt met zich dat de kans aanzienlijk is dat de plaatsing van de mast een negatief effect heeft op de waarde van de woning van [redacted] Daarbij stelt [redacted] dat potentiële kopers van de woning worden afgeschrikt door het uitzicht op de reclame mast, waardoor de woning moeilijker te verkopen is. Ter illustratie, bij het plaatsen van windmolens, volgt uit de planschadejurisprudentie dat aan bewoners grofweg bedragen tussen de EUR 5.000,- en EUR 50.000,- worden toegekend door de rechter.

[redacted] stelt dat de mast door de hoogte, de lagere boomtoppen en het LED-scherm bij wijze van spreken net als een kop van Jut in het oog springt.

De gemeente heeft ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de hinder, waaronder de horizonvervuiling en lichthinder.

[redacted] stelt voorts dat de een reclame mast niet noodzakelijk is. De gemeente heeft ook niet hard kunnen maken dat een mast van deze orde echt nodig is. In het Ontwerpbestemmingsplan komt de gemeente niet verder dan: *"de verschillende functies in het plangebied hechten veel waarde aan een goede zichtbaarheid. Met name de fastfoodrestaurants halen een groot deel van de omzet uit passanten, die op het laatste moment besluiten om een consumptie te nuttigen. Zichtbaarheid, ruim voor de afslag, is hiervoor cruciaal."*

[redacted] stelt uitdrukkelijk dat geen direct causaal verband bestaat tussen de aanwezigheid van een reclamemast en de bezoekersaantallen bij fastfood restaurants. Er zijn vele factoren die het bezoekersaantal bepalen, zoals de locatie van het restaurant, de kwaliteit van het eten, de prijs, de service, de marketing en de concurrentie. Een reclamemast is slechts een van de vele manieren waarop een restaurant zich kan profileren en kan potentiële klanten aantrekken, maar het is onwaarschijnlijk dat het een significante bijdrage levert aan het bezoekersaantal. Het is mogelijk dat de reclame mast helpt bij het verhogen van de naamsbekendheid van een restaurant, maar dit is niet noodzakelijk gekoppeld aan een toename van bezoekersaantallen.

Daarbij is relevant dat bij andere fastfoodzakken bij tankstations in dezelfde buurt ook geen reclamemasten zijn geïnstalleerd. In dit kader wordt onder meer verwezen naar het Esso tankstation aan de Rijksweg 1 in Bergen op Zoom. Daar is een Subway restaurant, een La Place restaurant en een burger restaurant. Daar zijn geen reclamemasten voor deze restaurants geïnstalleerd.

Bovendien geldt dat het Poortgebied Bergsche Heide op zichzelf al een enorme trekpleister is, niet te vergelijken met een standaard McDonald's locatie aan de snelweg. Bovendien is daar ook nog een heuse 'energyhub', waar mensen ook gegarandeerd op afkomen. Dat betekent dat de behoefte aan reclame minder is; het Poortgebied Bergsche Heide zal immers voor voldoende bezoekers zorgen. Wat in het Ontwerpbestemmingsplan staat, namelijk dat de "fastfoodrestaurants een groot deel van de omzet uit passanten halen, die op het laatste moment besluiten om een consumptie te nuttigen", is in dit geval dus niet juist. Ook is in dit specifieke geval niet juist dat "zichtbaarheid, ruim voor de afslag, hiervoor cruciaal [is]".

De gemeente heeft dus beslist niet aangetoond dat de mast met deze grootte en uiterlijk in deze specifieke situatie noodzakelijk is.

[redacted] stelt dat áls al een mast nodig zou zijn (wat dus niet zo is), dat dan kan worden voldaan met een meer bescheiden mast; bijvoorbeeld een lagere mast (die niet boven de boomtoppen uitsteekt), een mast op een al bebouwde/drukkere locatie, en/of een mast zonder LED-scherm.

Onvoldoende parkeerplekken

[redacted] stelt dat in het Ontwerpbestemmingsplan onvoldoende parkeerplekken zijn ingecalculeerd.

Als gezegd zijn er bij het recreatiegebied (bij Brasserie de Berk) nu al onvoldoende parkeerplekken. Dit heeft tot gevolg dat de auto's ook op aan beide zijden van de Bergsebaan geparkeerd staan, wat voor een onveilige situatie ter plekke zorgt. Bij grote evenementen en in de weekenden is de situatie bijna onhoudbaar. [redacted] heeft berekend dat er aan de Bergsebaan in de winter ca. 200 auto's staan en in de zomer vrijwel het dubbele.

[redacted] stelt dat bij het bepalen van het aantal parkeerplekken in het Ontwerpbestemmingsplan aldus geen rekening is gehouden met hoe bezoekers van het recreatiegebied (bij Brasserie de Berk) nu feitelijk parkeren, maar dat slechts is gekeken naar de theoretische situatie, welke niet in lijn is met de werkelijke situatie. Dit geldt ook voor het parkeren van de bezoekers van restaurant Le Bouleau aan de Bemmelenberg.

[redacted] verwijst voorts naar het rapport "20140391-05 Rapport Verkeer en Parkeren juli 2022", waarin de verkeersbewegingen van voornoemde twee horecaondernemingen niet zijn meegenomen, terwijl de te bouwen boomhutten bijvoorbeeld wel zijn meegenomen bij het berekenen van de parkeerplaatsen.

Minder ingrijpende alternatieven voorhanden

Feit is dat bestuursorganen bij hun besluitvorming moeten kijken naar minder ingrijpende maatregelen. [redacted] stelt dat de gemeente dit niet (aantoonbaar) heeft gedaan.

EISENMANN & RAVESTIJN

Bemmelenberg

Als gezegd is het [redacted] alles behalve duidelijk waarom de Bemmelenberg, in de visie van de gemeente, dient te worden afgesloten. [redacted] blijft bij zijn standpunt dat afsluiting zeer onwenselijk is.

Daarbij geldt dat in plaats van een rigoureuze afsluiting van de Bemmelenberg, met minder ingrijpende oplossingen hetzelfde doel kan worden bereikt. Daarom is de gemeente gehouden die weg te kiezen althans die weg verder te onderzoeken.

[redacted] stelt uitdrukkelijk dat de gemeente bij de Bemmelerweg ('slimme') slagbomen, hekjes of paaltjes kan plaatsen, welke door buurtbewoners (waaronder [redacted] en hulpdiensten op afstand, vanuit de auto, geopend kan/kunnen worden of uit zichzelf opengaat/opengaan bij herkenning van specifieke nummerborden (waaronder die van [redacted] en hulpdiensten), zodat men niet steeds hoeft uit te stappen.

Uit het Ontwerpbestemmingsplan komt *onmiskenbaar* naar voren dat de gemeente geen alternatieven heeft onderzocht, althans zij heeft er geen blijk van gegeven dat gedaan te hebben, terwijl de gemeente die plicht wel had. De gemeente heeft ook onvoldoende duidelijk gemaakt uit hoe en in hoeverre aan de veiligheid dient te worden voldaan indien de Bemmelenberg wordt gesloten, te meer nu dit zeker niet de enige weg is die in die omgeving is/wordt afgesloten.

Reclamemast

[redacted] herhaalt zijn standpunt dat een reclame mast niet noodzakelijk is, althans niet van deze orde, d.w.z. een mast van 40 meter hoog, op de voorgenomen locatie en met een LED-scherm. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt dat ook m.b.t. de reclamemast niet is onderzocht of met een minder ingrijpende variant kan worden volstaan. [redacted] stelt dat dit wel degelijk het geval is.

[redacted] stelt dat minder ingrijpende alternatieven voorhanden zijn. Zo zou simpelweg een lagere reclamemast kunnen worden geïnstalleerd, zoals deze veelal naast snelwegen staan. Er is werkelijk geen enkele reden om een reclamemast van bijna een halve hectometer te installeren.

Daarbij kunnen de fastfood restaurants ook adverteren door bij andere tankstations en stopplaatsen reclame(borden) te plaatsen, waarbij wordt aangeduid dat de fastfoodrestaurants in kwestie zich dichtbij bevinden.

Voorts verwijst [redacted] ook hier naar het feit dat de fastfoodrestaurants onderdeel uitmaken van een toeristische trekpleister en imposante 'energyhub' en daarom kunnen 'meevaren' op die bezoekersstroom en dus al helemaal niet zo'n enorme lichtmast nodig hebben.

Belangenafweging in voordeel [redacted]

[redacted] stelt dat de gemeente de belangen van de bewoners van de Bergsebaan, waaronder niet heeft afgewogen, althans daar heeft zij geen blijk van gegeven.

Daarbij is het ook niet duidelijk wat nu exact de belangen van de gemeente zijn bij het ontwikkelen van het Poortgebied Bergsche Heide. stelt dat dit niet duidelijk wordt gemaakt in het Ontwerpbestemmingsplan.

Vooralsnog meent dat de belangen van de gemeente strikt commercieel zijn. Indien de belangen van wel door de gemeente zouden zijn afgewogen, dan geldt dat die belangen van en de overige betrokkenen zwaarder dienen te wegen dan de door de gemeente geopperde (commerciële) belangen.

De belangen van Hartman wegen zwaar, het gaan om zijn leefomgeving. De belangen van zijn onder meer gelegen in de bereikbaarheid/mobiliteit. Door de sluiting van de Delweg, waarschijnlijk ook de Moervaart en de Bemmelerweg, raakt geïsoleerd en zal hij aanzienlijk meer tijd en geld kwijt zijn aan het van en naar zijn huis rijden. Bovendien is vast komen te staan dat de druk op de andere (steeds minder wordende) routes groter zal worden en verkeersopstoppingen en verkeersinfarcten zullen ontstaan. Daarbij is een groot belang ook de veiligheid (bereikbaarheid hulpdiensten), welke om voornoemde redenen ook in het gedrang komt.

Als de belangen van zowel ten aanzien van de veiligheid als ten aanzien van de toenemende impact op zijn leefplezier, adequaat worden afgewogen tegen de belangen van de gemeente, kan men net anders concluderen dat de belangen van de bewoners van het gebied in kwestie, de overige betrokkenen zonder enige twijfel het zwaarst wegen.

<u>In strijd met zorgvuldigheidbeginsel</u>

meent dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel ex art. 3:2 Awb, daar de gemeente heeft nagelaten nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Ten eerste geldt dat de gemeente tekort is geschoten ter zake van de kennisvergaring m.b.t. de positie van de bewoners aan de Bergsebaan. Voorts heeft de gemeente duidelijk geen onderzoek gedaan naar minder ingrijpende en veiligere alternatieven. Bovendien is niet gebleken van enige belangenafweging door de gemeente. De belangen van en de andere omwonenden zijn niet eens genoemd, laat staan afgewogen tegen die van de gemeente.

<u>Conclusie/zienswijze</u>

Op grond van het bovenstaande meent dat:

1. primair dient te worden afgezien van vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan; en
2. subsidiair, indien het Ontwerpbestemmingsplan wordt vastgesteld, dit dan te doen op een wijze waarbij:

   A. de Bemmelerweg niet wordt afgesloten, of dat deze op een manier wordt afgesloten waarbij de Bemmelerweg wel toegankelijk blijft voor bewoners van de Bergsebaan (waaronder) en hulpdiensten, bijvoorbeeld door het plaatsen van (op afstand bestuurbare of 'slimme') slagbomen, hekjes, paaltjes, o.l.d.; en

   B. de reclamemast niet wordt geplaatst, en als deze wel geplaatst wordt, deze reclamemast zo ver mogelijk richting Zeeland te plaatsen, dan wel op een andere

EISENMANN & RAVESTIJN

voor [redacted] minder in het oog springende locatie en/of wel deze reclamemast in ieder geval met de helft korter te maken, waarbij geen Led-scherm aan de reclamemast zal worden bevestigd; en

C. 150 extra parkeerplekken worden aangelegd teneinde de Bergsebaan te ontlasten.

[redacted] is bereid zijn zienswijze desgevraagd (nader) mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
en hoogachting,

[redacted]

Waterschap Brabantse Delta

Gemeente Bergen op Zoom
Mevr. D.J.L. Brandwijk-van Rijswijk
Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

Uw schrijven van	:	15 december 2022
Uw kenmerk	:	
Zaaknummer	:	596423
Ons Kenmerk	:	609989
Behandeld door	:	[redacted]
Doorkiesnummer	:	
Datum	:	24 januari 2023
Verzenddatum	:	24 januari 2023

Onderwerp: Zienswijzen op ontwerp bestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide 2022 te Bergen op Zoom

Geachte mevrouw Brandwijk,

Op 15 december 2022 heeft u het ontwerp bestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide 2022 te Bergen op Zoom toegestuurd. Naar aanleiding van dit ontwerp willen we de volgende zienswijzen inbrengen.

Naar aanleiding van ons wateradvies op het voorontwerp bestemmingsplan heeft er op 19 juli 2022 een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente, het adviesbureau en het waterschap. Er zijn vragen gesteld inzake de natuurcompensatie. Met name in hoeverre de natuurcompensatie water onttrekkend is en daarmee conflicterend met de natte ecologische verbindingszone langs de Kraggeloop. E.e.a. was in het voorontwerp niet eenduidig in de documenten verwerkt en zorgde voor onduidelijkheid. Daarnaast moet het bos op het compensatieperceel 103 niet worden aangeplant met naaldbomen maar met loofbomen en de aanwezige stijlranden moeten behouden blijven. In het overleg van 19 juli jl. is toegezegd dat de Toelichting en het Compensatieplan hierop verduidelijkt zou worden.

Zienswijzen
Zowel in de Toelichting als in bijlage 8 (Waterparagraaf) vinden we niet duidelijk terug wat er afgesproken is tijdens het overleg op 19 juli 2022.
In de oplegnotitie Compensatieplan concluderen we nog de volgende omissies:

- de natte EVZ Kraggeloop, zoals aangegeven in figuur 3 wordt onvoldoende geborgd;
- figuur 8: de gele lijn betreft NIET de natte EVZ Kraggeloop;
- 4.2.6 Overige ontwikkelingen t.b.v. een robuuster NNB. Hierin wordt gesproken over een corridor van 15 meter breed. Deze zou minimaal 25 meter moeten zijn.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met [redacted] van het waterschap via telefoonnummer [redacted]

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur,
Teammanager vergunningen,

[redacted]

Waterschap Brabantse Delta
Postbus 5520, 4801 DZ Breda T 076 564 10 00 F 076 564 10 11
E info@brabantsedelta.nl I www.brabantsedelta.nl K.v.K.nr: 51 181 584
IBAN NL88 NWAB 0636 7592 02 BIC NWABNL2GXXX BTW.nr: NL812566762B01

Gemeente Bergen op Zoom
I23-003077
Reg. datum: 25/01/2023

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE
College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Bergen op Zoom
Postbus 35
4600 AA Bergen op Zoom

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Magistratenlaan 82
5223 MD 's-Hertogenbosch
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 48 80
F 088 797 48 81
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[redacted]

[redacted]

Ons kenmerk
RWS-2023/1061

Uw kenmerk
NL.IMRO.0748.BP0270-0201

Bijlage(n)
-

Datum 23 januari 2023
Onderwerp Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg 2022

Geacht College,

Op 14 december 2022 heeft u middels publicatie in het Gemeenteblad (nr. 544343) bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg 2022' met ingang van donderdag 15 december 2022 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage ligt.

Ten aanzien van dit ontwerp wil ik de volgende zienswijze inbrengen.

De bij het ontwerp bestemmingsplan opgenomen verbeelding is niet volledig. Zo is de gebiedsaanduiding vrijwaringszone radar 7 uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Oost 2020' wel opgenomen maar is de gebiedsaanduiding vrijwaringszone –weg overlegzone, die beide langs de bestaande toe-en afrit liggen niet volledig opgenomen in de verbeelding. Mijn verzoek is om de vrijwaringszone-weg overlegzone overeenkomstig het bestemmingsplan 'Buitengebied Oost 2020' in het bestemmingsplan 'Poortgebied Bergsche Heide en ontsluitingsweg 2022' op te nemen.

In de toelichting en bijlagen bij het ontwerp bestemmingsplan is onvoldoende aangetoond dat het plan uitgevoerd kan worden zonder dat dit tot problemen op de rijksweg leidt. Er worden in de toelichting en bijlagen verschillende keren gesteld dat bepaalde zaken in een later stadium verder uitgewerkt worden. In de reactie op de nota vooroverleg geeft u aan dat de onzekerheden de haalbaarheid van de ontwikkelingsmogelijkheden die zijn voorzien niet in de weg staat.

Dit is mijns inziens niet de juiste manier om deze procedure te doorlopen. Bij het ontwerp en vervolgens vaststellen van het bestemmingsplan dient al duidelijk te zijn of de uitvoering van het bestemmingsplan, met het oog op de verkeersafwikkeling, überhaupt mogelijk is en wat betreft het aspect verkeersveiligheid geen onaanvaardbare gevolgen heeft. Dit is mede door de onzekerheden met een latere uitwerking niet aangetoond. Er bestaat in mijn ogen gegronde twijfel over de gebruikte verkeerscijfers en over de vraag of en hoe het verkeer veilig afgewikkeld kan worden. De gehanteerde verkeerscijfers zijn niet consistent en er zit verschil tussen de cijfers genoemd in de modelplots en in

kruispuntberekeningen. Ik maak me daarnaast zorgen over de mogelijk te lange wachtrijen op de afritten en de kans op spookrijden.

Ook ontbreken op de tekening vrachtwagenparkeerplaatsen (bijlage 3 uit het Rapport verkeer en parkeren) bij de Energy hub. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat: *'Bij de Energy hub zijn enkele parkeerplaatsen aanwezig, waar chauffeurs voor korte tijd de vrachtwagen kunnen parkeren.'* maar deze ontbreken op de tekening. Waar moeten deze vrachtwagens gaan staan als ze nog geen gebruik kunnen maken van de Energy hub of willen gaan eten bij het fastfoodrestaurant? Het ontbreken van deze vrachtwagen-parkeerplaatsen kan tot problemen leiden, zoals parkeren op ongewenste locaties.

En meer in algemene zin wil ik u nog meegeven dat in de beoordeling van de aanlegfase (hfst 2.4) er geen rekening is gehouden met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake Porthos van 2 november 2022. Daarbij is namelijk de partiële (bouw)vrijstelling komen te vervallen. In het Ontwerp Bestemmingsplan wordt echter nog aangegeven dat de aanlegfase buiten beschouwing wordt gelaten vanwege de vrijstelling.

In aanvulling op wat ik hierboven al naar voren heb gebracht wil ik puntsgewijs nog in gaan op de opmerkingen die er zijn op de 'Nota vooroverleg':

Ad 1. De gehanteerde verkeerscijfers worden beter onderbouwd. De basis voor de betere onderbouwing is de 'Quick-scan verkeer Poortgebied Bergsche Heide'. De in de Quick-scan verkeer aangehouden verkeersverdeling is in overleg tussen de verkeerskundigen van de gemeente Bergen op Zoom, van Sweco en Stantec vastgesteld. Om deze reden is geen verkeersmodel opgesteld voor de toekomstige situatie.
Reactie RWS:
En er is veel gedaan op basis van kerncijfers, inschattingen en expert judgement. Het is voor Rijkswaterstaat moeilijk om te beoordelen of dit juist is gedaan.

Zaken die opvallen zijn:

- Op de modelplots van Goudappel Coffeng (GC) staat bij de nieuwe ontsluitingsweg naar het poortgebied 2700 mvt/etmaal in 2030. Hierbij zijn twee opmerkingen:
    - De kleur in de legenda op de modelplot komt hier niet mee overeen, dit zou roze (2000-5000) moeten zijn in plaats van groen (0-2000).
    - In de quickscan verkeer lijkt het of de verdeling is gemaakt voor 2 x 2700 mvt in 2030. In de quickscan staat:
      Uit het BBMA-model (BrabantBrede ModelAanpak) zijn voor prognosejaar 2030 de verkeersintensiteiten op werkdagetmaal niveau gehaald (zie bijlage 2), waarbij rekening is gehouden met de nieuwe ontsluitingsweg, de nieuwe parkeerplaats en het afsluiten van Bemmelenberg. Op basis van een inschatting van de verdeling van het verkeer is het effect van de extra verkeersgeneratie ten gevolge van de planontwikkeling inzichtelijk gemaakt.
      Het zou kunnen zijn dat er teveel extra verkeer is verdeeld. Of de modelplot van GC klopt niet qua aantallen mvt.
      Bij 5400 mvt/etmaal in 2030 zou de kleur blauw (5000-10000) moeten zijn.

- Het is niet te herleiden hoe de spitsUURcijfers tot stand zijn gekomen. De modelplots van GC geven 2-uursspitsen in mvt's (incl. toename poortgebied) voor 2030. In de tabellen wordt dit omgerekend naar 2032, naar uurcijfers en naar PAE's, die waarschijnlijk gebruikt zijn op/voor de kruispuntplots en kruispuntberekeningen (2032) in het Rapport Verkeer en Parkeren. Het is niet te achterhalen hoe dit is gedaan en het lijkt niet overal te kloppen. Het lijkt er op dat de toename van het poortgebied er bij is opgeteld en dat bij de westelijke kruising werkdagcijfers zijn gebruikt en voor het oostelijke kruispunt weekdagcijfers. Het e.e.a. heeft als resultaat dat er verschillende spitsuurintensiteiten op een wegvak voorkomen. Bijvoorbeeld op wegvak 4w avondspits (1172 - 1105) en ochtendspits (1495 - 1425). Dit is niet mogelijk.
  Tevens zijn er voor het Poortgebied voor beide richtingen dezelfde spitsuurcijfers gebruikt, terwijl die in de modelplots van GC verschillend zijn.
  Er zal goed gekeken moeten worden of de juiste cijfers zijn gebruikt en de juiste berekeningen zijn gemaakt. Niet alleen om aan te kunnen tonen dat het allemaal juist is, maar ook om aan te kunnen tonen dat de kruispunten van de aansluiting goed functioneren.
- Wat staat er op de laatste pagina van bijlage 1 van het Rapport Verkeer en Parkeren van Stantec? Hier ontbreekt een uitleg.

Ad 2. Mede in verband met de doorlooptijd van een bestemmingsplan is voor het prognosejaar 10 jaar na het bestemmingsplan, zijnde 2032 aangehouden. Dit betreft een standaard werkwijze, welke ook is aangehouden in het eerder uitgevoerde onderzoek uit 2018 evenals bij andere projecten. Op het bestemmingsplan uit 2018 is door Rijkswaterstaat geen overlegreactie gegeven op het punt van het aangehouden prognosejaar.
Reactie RWS:
De realiteit is dat dit voorliggende bestemmingsplan Poortgebied Bergsche Heide niet meer in 2022 kan worden vastgesteld. Er zou 10 jaar ná vaststelling van het bestemmingsplan moeten worden gehanteerd, dus tenminste 2033. Of er in de eerdere bestemmingsplanprocedure wel of niet sprake was van het inbrengen van de aangehouden prognosejaar maakt niet dat het in deze procedure niet kan worden ingebracht. Naast de ontwikkeling van Poortgebied Bergsche Heide spelen er in Bergen op Zoom nog twee grote ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de toekomstige verkeersafwikkeling op de A4 en aansluiting 27. Op 16 mei jl. heeft op initiatief van de gemeente Bergen op Zoom ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen gemeente en Rijkswaterstaat over deze ontwikkelingen. Hierbij is door de gemeente o.a. toegezegd dat zij het initiatief nemen voor een dergelijke integrale verkeersstudie naar de gevolgen voor de A4 en aansluiting 27. Het is niet bekend of deze integrale studie is uitgevoerd en wat daarvan de uitkomsten zijn. Deze zijn wel relevant voor dit plan.

Ad 3. Een Cocon-berekening van de kruisingen is een verdere civieltechnisch uitwerking van de plannen. Een dergelijke berekening wordt dan ook in de nadere uitwerking van de plannen uitgevoerd. Dit staat de haalbaarheid van de ontwikkelingsmogelijkheden die in het bestemmingsplan zijn voorzien niet in de weg. Met betrekking tot de kruispunten wordt in het rapport een afweging gemaakt tussen een VRI of een rotonde. De afweging is dat vanwege het ruimtebeslag van een rotonde de voorkeur is om voor een VRI te kiezen voor de kruisingen met de op- en afritten van de Rijksweg A4. De betreffende rotondeberekeningen worden als bijlage in het rapport opgenomen.

Reactie RWS:
De kruispunten moeten verkeerskundig functioneren. Dit is onderdeel van Functionele Ontwerp en moet in deze fase van het project worden uitgezocht. Zo is dit met betrekking tot de rotonde wel in deze fase gedaan maar ten aanzien van de VRI kruispunten nog niet (aantonen met cocon-berekeningen). Daarnaast moet worden aangetoond dat de benodigde deceleratielengtes voldoen aan de ROA 2019 bij beide afritten. Ook tot aan de laatste auto in de verwachte wachtrij. Zie ook ad 6. Verder is de ervaring dat een rotonde en VRI op korte afstand van elkaar tot problemen kan leiden.

Ad 4. In de eerdere berekeningen uit december 2021 was uitgegaan van 2-uurs spitsintensiteiten i.p.v. 1-uurs spitsintensiteiten, waardoor de wachtrijlengtes tot op de hoofdrijbaan van de Rijksweg A4 reikte. Dit is aangepast, waardoor de wachtrijlengte niet meer reikt tot de hoofdrijbaan van de Rijksweg A4. De berekende wachtrijlengten op de afritten zijn gevisualiseerd op de kaart die is opgenomen als bijlage 4 van het rapport.
In het vervolgproces van de kruispuntdetaillering bij de aansluitingen van de op- en afritten dient er extra aandacht besteed te worden aan de wachtrijen. Mocht uit berekeningen blijken dat de wachtrijlengtes toch te lang worden, dan moet het kruispuntontwerp hierop inderdaad worden aangepast. Dit is een verdere civieltechnische uitwerking.
Reactie RWS:
Zie ad 3 en ad 6.

Ad 5. Het risico op spookrijden betreft een aandachtspunt bij de verdere civieltechnische uitwerking van de aansluiting van de Energy hub. Dit staat de haalbaarheid van de ontwikkelingsmogelijkheden die in het bestemmingsplan zijn voorzien niet in de weg.
Reactie RWS:
In het ontwerp vanaf het oostelijke kruispunt tot en met de rotonde zijn maatregelen noodzakelijk om het spookrijdrisico weg te nemen. Deze aanpassingen moeten in het bestemmingsplan verwerkt worden.

- de afstand tussen de oostelijke afrit en de ingang van de Energy hub is erg kort. Dit geeft problemen qua bewegwijzering, turbulentie en manoeuvreerruimte.
- de Energy hub is uitsluitend toegankelijk vanaf de zuidbaan van de nieuwe ontsluitingsweg. Dit geeft een spookrijdrisico vanwege het gevaar dat weggebruikers die komende van de rotonde in de richting van de aansluiting zich kunnen vergissen als ze naar de Energy hub willen en hierdoor de afrit opgaan.
- Keren bij het kruispunt van de aansluiting voor gebruikers van de Energy hub die uit het oosten komen is daarnaast verkeersonveilig.

Voorstel RWS:
Beter is het om de toegang tot de Energy hub voor vrachtverkeer op een andere locatie te situeren, bv. combineren met de in-/uitrit naar de fastfoodketens en de Energy hub voor de personenauto's bij de rotonde. Dit geeft ook meer duidelijkheid qua bewegwijzering en geeft minder kans op zoekverkeer.

Ad 6. Het nader uitwerken van de kruispunten betreft een verdere civieltechnische uitwerking welke op een later moment in het proces opgepakt wordt. Dit staat de haalbaarheid van de ontwikkelingsmogelijkheden die in het bestemmingsplan zijn voorzien niet in de weg.

Reactie RWS:
De civieltechnische uitwerking kan pas starten nadat gebleken is dat de oplossing verkeerskundig functioneert. Er is nog steeds niet voldoende aangetoond dat een verkeerstechnische oplossing mogelijk is. Zo ontbreken:

- Juiste kruispuntberekeningen die aantonen dat de verkeersstromen met deze VRI configuraties veilig en congestievrij af te wikkelen zijn.
- De lengte van de wachtrijen in combinatie met de minimale decelaratie lengte. Er moet volgens de ROA 2019 ongeveer 220 à 260 meter beschikbaar zijn tussen het puntstuk en de laatste auto uit de wachtrij.
- Zie ook ad 3.
- De vormgeving van de benodigde opstelvakken zodat wachtrijen eventuele andere opstelvakken blokkeren kan inderdaad bij de nadere civieltechnische uitwerking worden vormgegeven.

Ad 7. Het gevolg vanwege het extra verkeer door de realisatie van het plan Poortgebied Bergsche Heide wordt in het rapport tekstueel duidelijk gemaakt. Op basis van figuur 4.1 uit het rapport wordt geconcludeerd vanwege realisatie van het Poortgebied, het verkeer op de hoofdrijbaan van de Rijksweg A4 in totaal niet (of nauwelijks) toeneemt. Er is namelijk ongeveer 1.100 mvt/etm op de beide afritten te verwachten en ongeveer 1.100 mvt/etm op beide opritten, waardoor per saldo het verkeer op de hoofdrijbaan niet of nauwelijks toeneemt en dus geen effecten zijn te verwachten op de verkeersdoorstroming op de Rijksweg A4. Daarnaast wordt in de tabellen van bijlage 2 ook de I/C-verhoudingen van de Rijksweg A4 toegevoegd.
Reactie RWS:
Ten aanzien van de toename intensiteiten op de A4, zie opmerking over de (verdeling van de extra) intensiteiten bij ad 1.

Ad 8. Op 17 maart 2022 zijn door Rijkswaterstaat opmerkingen gemaakt en richting de opsteller van het rapport gecommuniceerd. In het rapport van 6 april 2022 zijn die gemaakte opmerkingen verwerkt.
Reactie RWS:
Aanvullend op deze opmerkingen:

- Het wegvak tussen de rotonde en de oostelijke kruispunt is erg kort. Bij een eventuele lange wachtrij op de nieuwe ontsluitingsweg voor de VRI zou de rotonde kunnen blokkeren waardoor de afwikkeling van het oostelijke kruispunt, of zelf van de gehele aansluiting niet meer functioneert.
- Enkelstrooksrotonde met fietspad in twee richtingen geeft in combinatie met het vrachtverkeer een verhoogd risico voor fietsers.
- De fietsers op de rotonde hebben voorrang. Dit suggereert dat de rotonde binnen de bebouwde kom ligt. Is dit zoals bedoeld? Qua beleving voor de weggebruikers is het meer een buiten de bebouwde kom omgeving. Beter zou het zijn om de fietsers niet rondom de rotonde af te wikkelen, maar bijvoorbeeld ten oosten van de rotonde in twee richtingen over te laten steken (uit de voorrang) naar het fastfoodplein. En een andere toegang te geven naar het hotel.
- Het weggedeelte tussen het oostelijke kruispunt van de aansluiting en de rotonde (of zelfs inclusief de rotonde) zou gezien de functie een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom moeten zijn.

Gelet op bovenstaand ben ik van mening dat er eerst een gedegen verkeersstudie aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag moet liggen alvorens u het bestemmingsplan vast stelt.

Tenslotte breng ik onder uw aandacht dat voor het aanpassen van de toe- en afritten tevens een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken benodigd zal zijn. Ik wil u er op wijzen dat voor het beoordelen van de Wbr-vergunning het uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit (VVA) gevraagd zal worden. Deze vergunningsprocedure zou onnodig vertraagd kunnen worden zolang er nog teveel onzekerheden bestaan over de gevolgen voor het verkeer op de rijksweg.

Onze adviseurs wegontwerp kijken graag mee met de door u gemaakte verkeersberekeningen en ontwerp om zo inzicht te krijgen in de gevolgen en mee te denken aan een goede afwikkeling van het verkeer.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland,

PostNL
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas

