



gemeente **Oosterhout**

IO16011074

IO16011074

REACTIENOTA ZIENSWIJZEN

**BESTEMMINGSPLAN “BUITENGEBIED 2013 (INCL. LINT
OOSTEIND),**

HERZIENING 5 (AANSLUITING N629-A27)”

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1. AANLEIDING	4
2. PROCEDURE EN VOOROVERLEG	4
2.1 Inspraak en Vooroverleg	4
2.2 Vaststellingsprocedure	4
2.3 Vervolgprocedure	5
3. REACTIES OP INGEKOMEN ZIENSWIJZEN	6
3.1. Inleiding	6
3.2. Lijst indieners zienswijzen	6
3.3. Aanpassing ontwerp	6
3.4. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt	7
4. PLANAAANPASSINGEN NAAR AANLEIDING VAN INGEDIENDE ZIENSWIJZEN	29
5. PLANAAANPASSINGEN NAAR AANLEIDING VAN AMBTSHALVE OVERWEGINGEN	31
BIJLAGE 1 ZIENSWIJZEN	33

1. AANLEIDING

Om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op en langs de N629 tussen Oosterhout en Dongen te verbeteren gaat de provincie Noord-Brabant deze weg gefaseerd aanpassen. De eerste fase betreft een verbeterde aansluiting van de N629 op de A27.

Het realiseren van voornoemd plan past niet binnen het huidige bestemmingsplan "Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind)". Om de realisering mogelijk te maken is het nodig dat er voor het plangebied een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld.

2. PROCEDURE EN VOOROVERLEG

2.1 *Inspraak en Vooroverleg*

In het kader van de inspraakverordening Oosterhout 2006 heeft een (technisch) ontwerp (geen voorontwerp-bestemmingsplan) met ingang van 23 maart 2015, voor de duur van 4 weken, voor inspraak ter inzage gelegen. Flankerend hieraan heeft er op 31 maart 2015 een informatieavond plaats gevonden in het Oostquartier.

In het kader van het voorgeschreven vooroverleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening heeft op 8 april 2015 een overleg plaats gevonden met het waterschap Brabantse Delta, de provincie Noord-Brabant en het rijk.

Op 16 juni 2015 heeft het college het eindverslag van deze inspraak en het vooroverleg vastgesteld.

Aanvullend op het overleg van 8 april 2015 heeft het waterschap op 26 november 2015 een concept versie van het bestemmingsplan beoordeeld. De hieruit voortkomende reactie van het waterschap is verwerkt in het bestemmingsplan.

2.2 *Vaststellingsprocedure*

Het ontwerp-bestemmingsplan "Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27)" is in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 7 januari 2016 tot en met 17 februari 2016 voor eenieder ter inzage gelegd bij het gemeentelijk informatiecentrum in het stadhuis en het Oostquartier in Oosteind. De stukken konden ook geraadpleegd worden op de gemeentelijke website www.oosterhout.nl en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Ook zijn de bij het vooroverleg betrokken partijen in kennis gesteld van de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan.

Gedurende deze termijn van 6 weken bestond de gelegenheid schriftelijke of mondelinge zienswijzen over het ontwerp bij de gemeenteraad kenbaar te maken. Van deze gelegenheid tot het indienen van zienswijzen hebben 15 instanties c.q. personen gebruik gemaakt.

De ingediende zienswijzen zijn in de onderhavige nota samengevat, voorzien van een gemeentelijk standpunt en als bijlagen bijgevoegd.

2.3 Vervolgprocedure

De onderhavige nota en het raadsbesluit waartoe deze nota behoort, voorziet in een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Na de gewijzigde vaststelling door de raad zullen op grond van artikel 3.8 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening provincie en rijk in de gelegenheid worden gesteld te reageren op de aangebrachte wijzigingen in het bestemmingsplan. Vervolgens zal op grond van artikel 3.8 lid 3 van de Wet ruimtelijke ordening, het vaststellingsbesluit inclusief het gewijzigde bestemmingsplan gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage worden gelegd. Een belanghebbende kan gedurende die termijn van ter visie legging tegen de vaststelling van het bestemmingsplan schriftelijk beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ten aanzien van de ongewijzigd vastgestelde bestemmingsplanonderdelen kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten, dat hij geen zienswijze in overeenstemming met artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening bij de gemeenteraad naar voren heeft gebracht.

Naast het instellen van beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan, kan de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State worden verzocht een voorlopige voorziening te treffen.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan treedt daags na afloop van de beroepstermijn in werking. Indien binnen de beroepstermijn een verzoek is ingediend tot het treffen van een voorlopige voorziening, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

- Op het kruispunt van de N629 en de Provincialeweg Oosteind het opstelvak voor linksafslaand verkeer op de N629 richting de Provincialeweg wordt opgeheven; verkeer uit noordelijke richting kan dus niet meer links afslaan richting Oosteind;
- Verkeer dat vanuit noordelijke richting naar Oosteind wil, in plaats daarvan gebruik moet maken van de parallelweg langs de Ekelstraat, bereikbaar via de nieuwe ovonde. Deze parallelweg zal worden ingericht voor éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting. Voor het fietsverkeer komt er een vrijliggend tweerichtingen fietspad naast de parallelweg langs de Ekelstraat, waarbij fietsers voorbij de nieuwe carpoolplaats weer gebruik gaan maken van de Landbouwweg;
- Het ontwerp van de ovonde is aangepast, waarbij aan de oostzijde van de ovonde een extra rijstrook is aangebracht. Dit om het extra verkeersaanbod (als gevolg van het opheffen van het linksafvak op het kruispunt N629 – Provincialeweg/Ter Horst) te kunnen verwerken.

De aanpassingen hebben consequenties voor het autoverkeer, het landbouwverkeer en het fietsverkeer. De voornaamste wijziging treedt op voor het autoverkeer afkomstig van de Bovensteweg of afkomstig van de A27 vanuit de richting Utrecht. Dit verkeer dient de N629 ter hoogte van de nieuwe ovonde te verlaten om via de parallelweg langs de Ekelstraat naar Oosteind te kunnen rijden. Verkeer richting Oosteind welke afkomstig is van de A27 vanuit de richting Breda, kwam sowieso al op de ovonde uit. Alleen zal deze verkeerstroom nu niet invoegen op de hoofdrijbaan van de N629, maar via de ovonde over de parallelweg langs de Ekelstraat (eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting) worden afgewikkeld. De wijzigingen voor het landbouwverkeer, betreffen het landbouwverkeer in noordelijke richting. Dit kan in de gewijzigde situatie niet langer gebruik maken van de parallelweg langs de Ekelstraat (vanwege éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting). Het landbouwverkeer richting de Bovensteweg hoeft (zoals bij het vorige ontwerp wel het geval was) halverwege het viaduct, ten noorden van de ovonde, niet ongeregeld in te voegen op de N629. In het aangepast ontwerp zal dit landbouwverkeer via verkeerslichten bij het kruispunt N629 -Provincialeweg/Ter Horst gereguleerd, via de N629 richting de Bovensteweg worden afgewikkeld. Het landbouwverkeer richting de Gecombineerde Willemspolder (polder ten noord van Oosteind), zal via de ovonde, over de Landbouwweg en de Polderweg (zoals thans ook het geval is) worden ontsloten. Gezien de wijziging van de functie van de parallelweg langs de Ekelstraat (landbouwverkeer én overig gemotoriseerd verkeer) wordt ter hoogte van deze parallelweg, omwille van verkeersveiligheid, voorzien in een vrijliggend tweerichtingenfietspad. Dit vrijliggend tweerichtingenfietspad zal na de carpoolplaats aansluiten op de Landbouwweg. Vanaf dit punt zal (zoals thans ook het geval is) er een gecombineerd gebruik zijn van fietsverkeer (van en naar Oosterhout) en landbouwverkeer (van en naar de Gecombineerde Willemspolder). Ter hoogte van de aantakking van de Polderweg op de Landbouwweg zal door handhaving van de huidige verkeerssluis (of het treffen van een soortgelijke nieuwe voorziening) op de Landbouwweg verder in de richting van Oosterhout, zoals thans ook het geval is, slechts sprake zijn van een fietspad.

De aanpassing van het ontwerp is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan en heeft geleid tot geactualiseerde onderzoeken. De conclusies van deze geactualiseerde onderzoeken zijn verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan en integraal als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan bijgevoegd. De aanpassing van het ontwerp heeft geen consequenties voor de regels en verbeelding.

3.4. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt

Nr.	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1.		
a.	Reclamant is eigenaar van een	Het voorgestelde tracé betreft een noodzakelijke

	<p>melkveebedrijf dat is gelegen aan Ter Horst 15. Uit het ontwerp-bestemmingsplan blijkt dat het te wijzigen wegennet en de nieuw aan te leggen ontsluiting een aanzienlijke claim op de huiskavel van indiener leggen. Door de beoogde aanleg van de nieuwe ontsluiting/aansluiting wordt reclamant aanzienlijk belemmerd in zijn bedrijfsvoering. Zo zal hij zijn toeslagrechten en premierecht niet meer volwaardig kunnen verzilveren. Ook zal weidegang aanzienlijk worden bemoeilijkt, terwijl de landelijke eisen en maatschappelijke wensen juist zijn dat er meer weidegang plaatsvindt. De verslechterde kavelvorm zal resulteren in een lagere marktwaarde van zijn eigendom, maar ook in hogere bewerkingskosten. Als gevolg van de ingekrompen oppervlakte zal er minder fosfaat geproduceerd mogen worden, dit heeft rechtstreeks gevolgen voor het aantal te houden dieren (en dus het inkomen, maar ook de courantheid van het bedrijf).</p>	<p>aanpassing voor een urgent verkeersprobleem dat gezien het regionale belang in samenwerking met de provincie wordt opgepakt. Bij een dergelijke belangenafweging gaat het vaak om een algemeen/publiek versus een individueel/privaat belang, daar is in dit geval ook sprake van. De gemeente en de provincie zijn zich hiervan bewust en daarom al lange tijd in overleg met reclamant over een passende oplossing. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van reclamant geschaad worden, dan zal reclamant in het kader van de grondverwerving hiervoor schadeloos worden gesteld. Indien dit niet wordt bereikt via de minnelijke weg, dan zal dat gebeuren via de bestuursrechtelijke weg (onteigening en/ of planschade). Zie ook 1.f.</p>
b.	<p>Gevreesd wordt voor een verhoging van de grondwaterstanden, waardoor de gronden kouder zijn en minder productief. Beweiding vroeg in het voorjaar is dan niet meer mogelijk.</p>	<p>Doordat het peil in de sloten niet wordt aangepast zal de ontwikkeling geen effect hebben op het grondwaterpeil.</p>
c.	<p>De berm en de sloot nabij de N629 zijn vervuild. Gevreesd wordt voor een verdere vervuiling van de berm en sloot, waardoor reclamant geen gebruik kan maken van het grondwater als drinkwatervoorziening voor het vee. Gevolg is dat moet worden overgestapt op het duurdere leidingwater, waarvoor tevens nieuwe voorzieningen moeten worden aangelegd om het leidingwater in de wei te kunnen gebruiken (ondergrondse leidingen).</p>	<p>Het regenwater wat afkomstig is van de weg, zal infiltreren via de obstakelvrijzone (berm), gelegen tussen de weg en de (nieuwe) watergangen. Bij het infiltratieproces worden eventuele verontreinigingen in de bovenlaag van de berm vastgelegd. Door het periodiek afschrappen van de toplaag van de berm wordt deze weggenomen. Hierdoor wordt doorslag naar het grondwater voorkomen. Bij hevige regenval zal het regenwater niet geheel via de berm infiltreren, maar afstromen naar de nabij gelegen watergangen. Deze wordt periodiek geschoond. Daarnaast zal alleen grond van voldoende bodemkwaliteit worden toegepast bij de aanleg van de weg. Ondanks dat er geen reëel risico is op verslechtering van het grondwater, is het aan reclamant om dit aspect te betrekken bij het zoeken naar een passende oplossing (zie 1.a en 1.f), al dan niet een basis zijn voor een verzoek tot planschade.</p>

d.	<p>Reclamant is van mening dat als gevolg van de beoogde gewijzigde ontsluiting zijn bedrijfslocatie minder goed bereikbaar is, wat extra kosten met zich meebrengt.</p>	<p>Op basis van de huidige inzichten moet worden geconcludeerd dat de bedrijfslocatie goed bereikbaar is en blijft. Mocht er toch sprake zijn van omrijdschade, dan zal dit betrokken worden bij het zoeken naar een passende oplossing (zie 1.a en 1.f), al dan niet een basis zijn voor een verzoek van reclamant tot planschade.</p>
e.	<p>Voorts vreest reclamant voor een toename van geluid, licht en fijnstof.</p>	<p>Uit onderzoek is gebleken dat ten aanzien van fijnstof en geluid er wordt voldaan aan de wettelijke eisen en daarmee vanuit een goed woon- en leefklimaat als aanvaardbaar wordt geacht. Voor licht zijn er geen wettelijke normen. Wel moet er worden geconstateerd dat er tussen de te reconstrueren weg en de woning gebouwen zijn gelegen. Vorenstaand bezien is het aannemelijk dat er ter plaatse van de woning geen sprake zal zijn van een noemenswaardige toename in lichthinder, al dan niet een onaanvaardbare lichthinder, veroorzaakt door de onderhavige ontwikkeling. Hiermee leidt de onderhavige ontwikkeling niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.</p>
f.	<p>Verzocht wordt het plan dusdanig aan te passen dat de belemmering voor de bedrijfsvoering en de waardedaling van het vastgoed minimaal zijn. Daarnaast wordt verzocht het gehele bedrijf aan te kopen en de bestemmingsplanprocedure uit te stellen totdat er een andere bedrijfslocatie is gevonden.</p>	<p>Voor zover het algemeen maatschappelijk belang van een zo verkeersveilige en efficiënt mogelijke ontsluiting tussen de A 27 en de N629 dat mogelijk maakt, is bij de planvorming rekening gehouden met de belangen van reclamant. Zie ook 1.a. Mocht er ten aanzien van de te verwerven gronden niet via de minnelijke weg tot overeenstemming worden gekomen, dan zal via een onteigeningsprocedure worden getracht de gronden te verwerven. Hierbij ziet de rechter er op toe dat dit niet tot financiële nadelige gevolgen zal leiden bij de reclamant. Hierbij staat het reclamant vrij om alle aspecten genoemd in de onderhavige zienswijze in te brengen. Of hierbij het gehele bedrijf zal worden opgekocht is nog niet bekend. De thans lopende onderhandelingen, of een eventueel op te starten onteigeningsprocedure, zal dit moeten uitwijzen. Op het moment dat het bestemmingsplan van kracht is, en de gronden nog niet zijn aangekocht kan de reclamant op basis van het overgangsrecht, op die delen van zijn percelen waar de bestemming niet meer agrarisch is, zijn bedrijfsvoering voortzetten. Er is dan ook geen reden om de bestemmingsplanprocedure aan te houden tot het moment dat er een andere bedrijfslocatie is gevonden.</p>

		<p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.</p>
2.		
a.	<p>Reclamant wordt volledig ingesloten door hoge geluidswallen. Reclamant vreest dat hierdoor het geluid van de A27 niet meer weg- en afgevoerd kan worden en dit zal leiden tot geluidsoverlast.</p>	<p>Aangenomen wordt dat wordt gedoeld op de reflectie van het geluid van de nieuwe grondlichamen voor de weg. Grondlichamen zijn echter niet reflecterend maar absorberend. Het aspect reflectie is in het geluidsonderzoek meegenomen conform het reken- en meetvoorschrift. De totale geluidbelasting ter plaatse van de woning Ter Horst 15 inclusief de reflecties zijn berekend in het onderzoek en getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De geluidbelasting voldoet aan de grenswaarden.</p>
b.	<p>Het woongenot zal dermate afnemen dat het gehele bedrijf moet worden verworven.</p>	<p>De in het kader van de omgevingsaspecten (zoals geluid en luchtkwaliteit) uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten en daarmee aan de vereisten van een goed woon- een leefklimaat. Of het gehele bedrijf wordt verworven is onderdeel van de thans lopende minnelijke onderhandelingen met de provincie, en op termijn een mogelijke bestuursrechtelijke procedure. Zie ook 1.a en 1.f.</p>
c.	<p>Aannemelijk is dat er extra fijn stof extra neerdaalt op de gronden van reclamant.</p>	<p>Zie 1.e.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.</p>
3.		
a.	<p>Door aanleg van de nieuwe weg (grondlichaam vanaf het viaduct tot aan de kruising Provincialeweg – Ter Horst) wordt het uitzicht van reclamant totaal ontnomen.</p>	<p>De woning is georiënteerd op de weg Ter Horst en daarmee de A27, en niet de N629. Zover er sprake is van zichtlijnen die voor de onderhavige ontwikkeling relevant zijn, betreft het de zichtlijnen naar het achterliggende land. Hiervoor geldt dat er tussen de woning en de te reconstrueren weg agrarische bedrijfsgebouwen zijn gelegen, waardoor het uitzicht op het achterliggende land (groten)deels wordt ontnomen. Daar waar geen bedrijfsgebouwen zijn gelegen en er sprake is van een zichtlijn naar het achterliggende land, ligt thans het grondlichaam van de huidige viaduct. Bovendien zal het geplande grondlichaam op minimaal 300 meter afstand van de woning komen te liggen. De impact op het uitzicht zal</p>

	<p>b. Reclamant wordt meer dan tien keer per dag geconfronteerd met wachttijden om over te steken. De wachttijd mag niet meer dan 30 seconde zijn, dit moet vastgelegd worden in het bestemmingsplan.</p>	<p>gezien deze aspecten minimaal zijn. Mocht reclamant een andere mening zijn toebedeeld dan kan dit worden betrokken bij het zoeken naar een passende oplossing (zie 1.a en 1.f), al dan niet een basis zijn voor een verzoek tot planschade.</p> <p>De richtlijnen van de provincie Noord-Brabant zijn: Cyclustijd van 90 sec voor een 3-taks verkeersregelininstallatie (VRI) en 120 sec voor een 4-taks VRI. De oplossing welke gerealiseerd gaat worden bevat cyclustijden die ruim binnen de richtlijnen vallen.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.</p>
<p>4.</p>	<p>a. Door de aanleg van de N629 worden de mogelijkheden van het agrarisch bouwblok aangetast vanwege de in acht te nemen afstand tussen gebouwen en wegen.</p> <p>b. De reistijd wordt sterk verlengd doordat reclamant tweemaal moet oversteken over de nieuwe N629, met lange wachttijden voor reclamant en loonwerker. Dit moet gecompenseerd worden.</p> <p>c. Door de bouw van N629 zal de grondwaterstand veranderen. Er zal droogte ontstaan wat tot productieverlies van grasland leidt.</p> <p>d. De uitrit van reclamant aan het perceel achter het huis komt te vervallen. Dit is een belangrijke uitrit waarvan indiener geen gebruik meer kan maken.</p>	<p>In tegenstelling tot het voorheen geldende bestemmingsplan Buitengebied 2004 / 2008, bevat het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. lint Oosteind) geen minimale afstandseisen tussen een weg en een (agrarisch bedrijfs)gebouw. Wel wordt (ex artikel 3.2.2, lid d, sub 2) bepaald dat er tussen een agrarisch bedrijfsgebouw en een zijdelingse perceelsgrens minimaal 3 meter aanwezig moet zijn. Nu er tussen het agrarisch bouwvlak en de te reconstrueren weg (waarvan de gronden in eigendom zijn van, of zullen verworven door de provincie) minimaal 30 meter aanwezig is, zullen de mogelijkheden van het agrarisch bouwvlak niet worden aangetast</p> <p>Zie 1.d. en 3.b.</p> <p>Zie 1.b. Het eventuele effect op de grondwaterstand tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, en het voorkomen en eventueel compenseren daarvan, is een aspect wat in het kader van de grondverwerving door de provincie zal worden meegenomen (zie 1.a en 1.f).</p> <p>De hier bedoelde uitrit ontsluit op een weg waarvan de provincie wegbeheerder is. De provincie hanteert sinds jaren de principes van Duurzaam Veilige (her)inrichting van wegen. In</p>

		<p>het verlengde daarvan heeft de provincie in haar beleid vastgelegd dat zij in beginsel géén nieuwe uitritten op gebiedsontsluitingswegen of stroomwegen toestaat. Voor zover een uitrit wel kon worden toegestaan, volgt de provincie in beginsel voor de vormgeving en situering de landelijk erkende en breed geaccepteerde CROW-richtlijnen. Dat beleid was vastgelegd in de Beleidsnota Wegenbeheer. Dit beleid is overgenomen in de thans geldende provinciale beleidsnota Wegen voor bereikbaarheid, de Verordening wegen Noord-Brabant 2010 en de Regeling veranderen en gebruiken van wegen Noord-Brabant 2013. In de praktijk komt dit beleid er op neer dat in geval van reconstructies van provinciale wegen, de provincie overweegt of op dat moment bestaande uitritten kunnen saneren (door ontsluiting naar gemeentelijke erfontsluitingswegen te verplaatsen of eventueel te bundelen met uitritten van naastgelegen percelen). Dit geldt ook voor de reconstructie van de provinciale weg N629, die een gebiedsontsluitende functie heeft. Indien de uitrit van reclamant gehandhaafd zou blijven, zou er een uitrit op de invoeger richting het zuiden komen wat tot een ongewenste situatie leidt. De uitrit wordt daarom door de provincie gesaneerd. Hiervoor wordt door de provincie een separate procedure doorlopen, welke zijn eigen bezwaaren beroepsmogelijkheden kent. Daarnaast is dit een aspect wat in het kader van de grondverwerving door de provincie zal worden meegenomen (zie 1.a en 1.f).</p>
e.	Het uitzicht is totaal verdwenen door de hoge brug en de ovonde. Dit bederft het woongenot sterk.	Zie 2.b. en 3.a.
f.	Door grondafname is weidegang van de koeien niet meer mogelijk. Er zijn plannen gemaakt met betrekking tot verplichte weidegang, anders wordt de melk niet meer afgenomen door Campina. Ook zullen door grondafname fosfaatrechten komen te vervallen. Hierdoor zullen gebruiksvee verplicht moeten worden afgevoerd (fosfaat rechten, grondgebondenheid, zijn gekoppeld aan hectares). Hiermee valt samen dat toeslagrechten die op grond zijn geprojecteerd niet verzilverd kunnen worden en ook een schadepost opleveren.	Zie 1.a.

g.	Voorts is bij eerder onderzoek een forse grondvervuiling aangetroffen in bermen, taluds en grondwater/sloten. Dit levert gevaar voor het drinkwater van rundvee op, en kan door de aanleg verspreid worden over het hele gebied.	Indien vervuilde grond aangetroffen wordt, zal deze worden afgegraven of gesaneerd. Alleen grond van voldoende bodemkwaliteit zal worden toegepast bij de aanleg van de weg. Zie ook 1. c.
h.	De nieuwe N629 trekt extra verkeer aan, dit betekent extra fijnstof neerdaling en meer geluidsoverlast.	Zie 1.e.
i.	De vorm van het perceel die overblijft na onteigening is niet bewerkbaar het draait en spiet overal en er zijn geen rechte en gelijke lengtes, kortom niet bewerkbaar.	Zie 1.a en 1.f. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.
5.	<p>a. Reclamant heeft belang bij een goede bereikbaarheid van zijn woning en zijn bedrijf en bij een verbetering van de verkeersafwikkeling.</p> <p>b. Nu de verbeelding dit niet laat niet zien, mist de reclamant inzage in hoe de kruising Ekelstraat (N629) – Provincialeweg/Ter Horst wordt aangesloten op het huidige tracé van de weg (situatie na realisatie fase 1) en het nieuwe tracé van de weg (situatie na realisatie fase 2). Reclamant wijst hiermee op het risico dat in fase 2 keuzes kunnen worden gemaakt, die gevolgen kunnen hebben voor de aansluiting op fase 1. Zo lang niet duidelijk is hoe fase 1 aansluit op fase 2, mag fase 1 niet in procedure worden gebracht. Reclamant pleit er voor beide fasen via 1 bestemmingsplan in procedure te brengen.</p> <p>c. Zolang fase 2 niet is gerealiseerd zal er meer verkeer langs de Ekelstraat komen en daarmee van negatieve invloed zijn op de ontsluiting van het perceel van reclamant op de Ekelstraat.</p>	<p>Zie 3.b, met daarbij de aanvulling dat de woning en het bedrijf (welke gelegen zijn buiten, doch aangrenzend aan het plangebied) gedurende de aanlegwerkzaamheden bereikbaar zullen blijven.</p> <p>De omvang en urgentie van de verkeersproblematiek op de aansluiting N629 – A27 is reden voor het op korte termijn realiseren van een toekomstbestendige optimalisatie van deze aansluiting. Om deze versnelde aanpak mogelijk te maken is gekozen voor splitsing in 2 fasen. De keuzen die in fase 2 worden gemaakt betreffen het tracé van de N629, niet de ligging of het ontwerp van de kruising N629 – Provincialeweg/Ter Horst. Bij het ontwerpen van fase 1 is rekening gehouden met de kruising zoals deze uiteindelijk, na realisatie van fase 2, er uit komt te zien (zie bijlage 2 “Ontwerp” bij de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan).</p> <p>Een betere doorstroming ter hoogte van fase 1 zal inderdaad resulteren in hogere intensiteiten op de Ekelstraat. De verwachte mvv/etmaal zullen van 16.700 naar 17.900 toenemen, wat overeenkomt met een procentuele toename van 8%. De groei ter hoogte van de Ekelstraat (ten noorden van de kruising met de Hoogstraat) wordt voor een groot gedeelte toegeschreven aan een rerouting van verkeer van/naar Oosterhout. Een deel van het verkeer verkiest in de autonome situatie nog de</p>

		<p>route via de Hoogstraat om vervolgens van/naar Dongen over de N629 te rijden. Als gevolg van de realisatie van fase 1 laat het verkeersmodel zien dat een deel van dit verkeer via de Bovensteweg zal gaan rijden.</p> <p>Er is dus inderdaad sprake van een tijdelijke toename van de intensiteit op de Ekelstraat ten gevolge van de uitvoering van fase 1. Dat is helaas een onvermijdelijk, maar tijdelijk effect omdat de intensiteit op de Ekelstraat na de uitvoering van fase 2 weer aanzienlijk zal afnemen.</p> <p>Het onderhavige bestemmingsplan betreft fase 1, niet fase 2. Daarnaast wordt fase 2 op dit moment nader uitgewerkt. Mocht uiteindelijk blijken dat er grond nodig is van reclamant, dan zal reclamant hiervoor worden benaderd. Ook dan zal pas blijken of er alleen grond nodig is of dat het gehele bedrijf zal moeten wijken.</p> <p>Een planontwikkeling moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder in de vorm zoals die wordt voorgenomen. Fase 2 maakt daar geen deel van uit. De Ekelstraat 10a is meegenomen in het akoestisch onderzoek voor fase 1. Hieruit blijkt dat de toename tussen de huidige situatie en de voorgenomen ontwikkeling uit het bestemmingsplan 1,2 dB bedraagt. Hierdoor is er geen sprake meer van reconstructie en is het woon- en leefklimaat nog steeds aanvaardbaar. De aanleg van fase 1 leidt dus niet tot de noodzaak om maatregelen te nemen. Bij fase 2 zal opnieuw een akoestisch onderzoek plaatsvinden waarin fase 1 als huidige situatie zal worden meegenomen. Wellicht dat uit dat onderzoek wel maatregelen naar voren komen, maar dat is op voorhand niet aan te geven.</p> <p>De schade voortkomend uit het hier aangehaalde besluit staat los van het onderhavige plan en zal via haar eigen, reeds in gang gezette procedure, worden afgerond. Voor zover het algemeen maatschappelijk belang van een zo verkeersveilige en efficiënt mogelijke ontsluiting tussen de A 27 en de N629 dat mogelijk maakt, is bij de planvorming rekening gehouden met de belangen van reclamant. Indien er naar mening van de reclamant toch enige schade mocht ontstaan, dan kan deze een verzoek tot planschade indienen.</p>
d.	<p>Reclamant is van mening dat het tracé van fase 1 er toe leidt dat voor fase 2 diens grond nodig is, al dan niet zijn bedrijf zal moeten wijken.</p>	
e.	<p>Door het opdelen van de reconstructie van de N629 in 2 fasen, wordt ook het akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder opgedeeld in 2 fasen. Door het akoestisch onderzoek uit elkaar te trekken, is er voor een aantal woningen (waaronder mogelijk ook de woning van reclamant) geen goed beeld van de akoestische gevolgen van de totale reconstructie van de N629 en kan er geen goed antwoord worden gegeven op de vraag of er (in de zin van de Wet geluidhinder) doelmatige maatregelen mogelijk zijn om de geluidhinder te doen afnemen. Dit geldt al helemaal voor de situatie rond het kruispunt met de Provincialeweg.</p>	
f.	<p>Door een in het verleden genomen besluit van de gemeente heeft de cliënt schade geleden. Dit bezien wordt er gevraagd de onderhavige plannen zo op te stellen dat schade wordt voorkomen.</p>	

		<p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.</p>
6.		
a.	<p>Reclamant toont zijn ongenoegen over het gelopen proces, waarbij hij aangeeft dat alle belangen, waaronder die ingebracht door reclamant, niet zijn meegenomen in de onderhavige ontwikkeling. Reclamant gaat er vanuit dat zijn zienswijze nu wel juist wordt beoordeeld en de gemeente in positieve zin gebruik maakt van de zienswijze.</p>	<p>De gemeente heeft in het verleden getracht ieder belang in voldoende mate mee te nemen in het proces, en af te wegen tegen het algemeen maatschappelijk belang van een efficiënte en verkeersveilige ontsluiting, en een goed woon- en leefklimaat. Deze belangenafweging kan er toe leiden dat niet ieders belang, naar ieders volledige tevredenheid wordt meegenomen.</p>
b.	<p>Door de aanleg van verschillende andere verbindingsroutes zal er een terugloop van het aantal vrachtverkeersbewegingen plaatsvinden.</p>	<p>Voor de verkeersberekeningen is het regionale verkeersmodel 'Hart van Brabant' gebruikt, zoals dit eind december 2014 is vrijgegeven door de provincie Noord-Brabant. In dit model is zowel gekeken naar autonome ontwikkelingen, als ook bekende gemeentelijke bouwopgaven, waaronder de aanleg van verschillende andere verbindingsroutes.</p>
c.	<p>Er is geen visie op de gehele situatie voor wat betreft de N629 en de daarbij behorende bestuurlijke procedures.</p>	<p>De provincie Noord-Brabant en de gemeenten Oosterhout en Dongen streven gezamenlijk naar een oplossing van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek voor de gehele N629. De problematiek zal daarbij gefaseerd worden aangepakt. Fase 1 betreft de reconstructie van de aansluiting van de N629 op de A27. Het thans voorliggende ontwerp-bestemmingsplan moet dat planologisch mogelijk maken. Fase 2 betreft de reconstructie van het resterende deel van de N629/Westerlaan (vanaf de kruising met de Provincialeweg/Ter Horst in Oosteind tot de Steenstraat in Dongen). Hiervoor wordt eerst een m.e.r.-procedure doorlopen. Op basis daarvan wordt een voorkeurstracé bepaald. Dat zal vervolgens planologisch worden vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (zijnde een bestemmingsplan, waarbij niet de gemeente, maar de provincie het bevoegd gezag is). Het kruispunt van de N629 met de Provincialeweg/Ter Horst vormt de overgang tussen fase 1 en fase 2. Als onderdeel van fase 1 zal dit kruispunt al gedeeltelijk worden gereconstrueerd zodat de verkeersafwikkeling en -veiligheid ook tussen de uitvoering van fase 1 en fase 2 afdoende geborgd is.</p>

d.	Er bestaat onduidelijkheid omtrent de situatie Provincialeweg/Ter Horst.	Aangenomen wordt dat hiermee de kruising N 629 met de Provincialeweg/Ter Horst wordt bedoeld. In bijlage 2 "Ontwerp" bij de toelichting is de situatie van het kruispunt weergegeven zoals voorzien in fase 1 en een doorkijk gegeven naar fase 2. Hiermee is voor dit kruispunt voldoende duidelijkheid verschaft.
e.	Het toepassen van een fietstunnel is ongewenst, nu deze tot sociaal onveilige situaties leidt voor de merendeels jonge fietsers.	Een fietstunnel maakt geen onderdeel uit van fase 1 en daarmee niet van het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan.
f.	DOA heeft in het verleden op diverse wijze met afgevaardigden van de provincie, maar ook van de beide gemeentes over die problemen gesproken. Echter in die periode (begin jaren 2000) werden tellingen gehanteerd van de oude situaties v.w.b. de afwikkelingen van het verkeer uit Tilburg etc. De verkeerssituatie is heden ten dagen door allerlei verbeteringen totaal gewijzigd. Reclamant dringt dan ook aan op een volledig, nieuw en onafhankelijk uit te voeren verkeersonderzoek.	De verkeersonderzoeken zijn openbaar en als bijlage bij het ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplan gelegd. Desondanks is niet aangegeven op welke onderdelen de onderzoeken niet actueel, volledig of onafhankelijk zouden zijn. De verkeersberekeningen zijn door een onafhankelijk adviesbureau uitgevoerd en gebaseerd op het regionale verkeersmodel 'Hart van Brabant', zoals deze eind december 2014 is vrijgegeven door de provincie Noord-Brabant. Er is dan ook gebruik gemaakt van het meest recente instrument om verkeersprognoses op te stellen.
g.	Het geheel in de Notitie komt verwarrend en ondoorzichtig over. Enige juiste en concrete onderbouwing(en) van aannames ontbreken geheel.	De gemeente is van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan en de daarvan onderdeel uitmakende (deel)onderzoeken eenduidig en transparant zijn, en uitgaan van juiste, concreet onderbouwde aannames. Zeker nu niet is aangegeven op welke onderdelen van het ontwerp-bestemmingsplan deze zienswijze van toepassing is, laat staan dat deze stelling is onderbouwd.
h.	Reclamant ondersteunt de zienswijze van Vereniging Belangen Oosteind.	Zie punt 10 verderop in deze nota.
i.	Het is onbegrijpelijk dat er een splitsing in fase 1 en 2 is gecreëerd. Dit kan enerzijds leiden tot een versobering van de oplossing van fase 2, maar ook is hier duidelijk sprake van een voorkeurstraject voor de gemeente Oosterhout om de ontsluiting van Everdenberg snel(ler) te kunnen realiseren. Dit ten koste van een juiste en degelijke totaaloplossing voor de N629.	Fase 1 en fase 2 staan financieel gezien los van elkaar; fase 1 leidt dan ook niet tot een versobering van de oplossing voor fase 2. De gefaseerde aanpak van de problematiek van de N629 is niet primair ingegeven vanuit de gemeentelijke ambities m.b.t. Everdenberg Oost. Provincie en gemeenten hebben gezamenlijk voor een gefaseerde aanpak gekozen om het meest urgente deel van de problematiek (doorstroming en verkeersveiligheid ter hoogte van de

		aansluiting op de A27) op korte termijn te kunnen aanpakken.
j.	Reclamant wil de garantie dat fase 2 direct aansluitend op fase 1 zal worden gerealiseerd.	Fase 2 kent zijn eigen procedure, met inspraak, besluitvorming en mogelijkheid tot beroep. Gezien de te doorlopen procedures (t.b.v. de MER en het Provinciaal Inpassingsplan) is er een reële verwachting dat de realisatie van fase 2, niet aansluitend op de realisatie van fase 1 zal plaats vinden. Daarom is een adequate oplossing gezocht voor de tijdelijke situatie (zodat fase 1 ook op een goede manier aansluit op het bestaande wegennet). In de ontwerptekening (bijlage 2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan) is ook aangegeven hoe de aansluiting is in de tijdelijke situatie (na realisatie fase 1), met daarbij een doorkijk naar de uiteindelijke situatie (na realisatie fase 2).
k.	Reclamant vraagt zich af of door het opknippen er een volledige nieuwe m.e.r.-procedure wordt ontlopen.	Door het opknippen wordt er geen m.e.r.-procedure ontlopen. Voor fase 1 is geen MER benodigd. Voor fase 2 wordt thans een nieuwe m.e.r.-procedure doorlopen.
l.	Reclamant ziet problemen ten aanzien van de ventweg tussen de Provincialeweg en de ovonde als die wordt ingezet voor een gecombineerd gebruik van fiets- (met schoolgaande jeugd) en landbouwverkeer, en als ontsluiting voor de carpoolplaats. In dergelijk geval zal er minimaal een verbreding moeten plaatsvinden. Eén en ander tegen hoge kosten. Gelet op het feit dat u daar niets over aangeeft levert de gedachte op dat u hier bewust niet op ingaat om zo de kosten te drukken.	Mede naar aanleiding van deze zienswijze is er een audit uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp van de weg, waardoor het door reclamant aangehaalde niet meer van toepassing is. Zie de algemene beantwoording zoals opgenomen in paragraaf 3.3.
m.	De gemeentelijke visie gaat er van uit dat er een goede doorstroming gaat komen. Hierbij wordt voorbij gegaan aan de sluiting van de Hoogstraat en de consequenties die dat met zich meebrengt (w.o. extra wachttijden bij de verkeerslichten).	Fase 1, en daarmee het onderhavige ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in een sluiting van de Hoogstraat. Voor zover fase 2 daar wel in voorziet, zal de reclamant dit deel van zijn zienswijze moeten inbrengen bij de bij fase 2 behorende m.e.r- en Provinciaal Inpassingsplan-procedure.
n.	Het behoeft verder geen betoog dat Everdenberg-Oost een illusie te ver is om daar nu al over te spreken in uw stukken als er nog geen MER (of een afgeleide daarvan) en een invulling aan fase 2 is gekoppeld.	De ontwikkeling van Everdenberg Oost is één reden, en niet dé reden om de reconstructie van de N629 te faseren. Fase 1 voorziet ook in een snellere doorstroming van de N629 richting de A27 (en vice versa) en de verkeersveiligheid ter plaatse (met name in de bocht bij het viaduct).

		Ook indien er geen sprake zou zijn van Everdenberg Oost is de huidige verkeerssituatie voldoende redenen om fase 1 uit te voeren en in procedure te brengen. Indien de zienswijze betrekking heeft op de ontwikkeling van Everdenberg-Oost an sich, dan moet worden geconcludeerd dat het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan niet in deze ontwikkeling voorziet. Hiertoe zal een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen, met bijbehorende mogelijkheden om zienswijzen in te dienen en beroep in te stellen.
o.	De doorstroming van het overstekend verkeer vanuit Oosteind naar de parallelweg zal een enorm probleem gaan worden. De wachttijden zullen daar enorm zijn en zich niet beperken tot een minuut of zelfs een paar minuten.	Aangenomen wordt dat dit deel van de zienswijze betrekking heeft op de nieuw aan te leggen parallelweg van het kruispunt N629 – Provincialeweg/Ter Horst naar de Hoogstraat. Dit maakt onderdeel uit van fase 2. Reclamant zal dit deel van zijn zienswijze moeten inbrengen bij de bij fase 2 behorende m.e.r- en Provinciaal Inpassingsplan-procedure.
p.	Voor zover nu bekend zal ook het busvervoer ernstig worden benadeeld.	Het busvervoer wordt door fase 1 niet benadeeld. Indien reclamant doelt op fase 2, zal de reclamant dit deel van zijn zienswijze moeten inbrengen bij de bij fase 2 behorende m.e.r- en Provinciaal Inpassingsplan-procedure.
q.	Tevens merkt reclamant op dat een ongelijkvloerse kruising toch nog steeds de voorkeur geniet teneinde een degelijk, veilig en onderbouwd beleid te voeren.	Aangenomen wordt dat dit deel van de zienswijze betrekking heeft op de kruising van de Hoogstraat met de nieuwe N629. Dit maakt onderdeel uit van fase 2. Reclamant zal dit deel van zijn zienswijze moeten inbrengen bij de bij fase 2 behorende m.e.r- en Provinciaal Inpassingsplan procedure.
r.	Tenslotte wordt door reclamant ten aanzien van fase 2 opgemerkt dat in de Notitie een duidelijke versnippering ontstaat van de landbouwgronden. Op geen enkele wijze wordt aangegeven of een herverkaveling van de gronden mogelijk is. Er wordt voorbij gegaan aan de belangen van de bewoners. Niet duidelijk wordt aangegeven waarom de aansluiting bij alle vijf de varianten het tracé met de Provincialeweg tot en met de geplande aansluiting met Everdenberg-Oost hetzelfde zijn.	Het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan voorziet niet in fase 2. Hiertoe zal een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen, met bijbehorende mogelijkheden om zienswijzen in te dienen. Reclamant zal dit deel van zijn zienswijze moeten inbrengen bij de bij fase 2 behorende m.e.r- en Provinciaal Inpassingsplan-procedure.
s.	Reclamant pleit er voor fase 1 te koppelen aan fase 2 om een zo evenwichtig mogelijke oplossing te creëren voor	Zie 5.b. met daarbij de aanvulling dat indien met “de afdoening” de grondvererving en verschillende vormen van schadevergoeding

	<p>eenieder en dus er geen verschillen ontstaan tussen de afdoening in fase 1 en fase 2.</p>	<p>wordt bedoeld, er geen redenen zijn om aan te nemen dat hiermee in fase 1 anders wordt omgegaan dan in fase 2.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.</p>
7.	<p>a. Reclamant ondervindt thans geluidsoverlast van de N629. De nieuwe N629 zal 2x2-baans worden, en daarmee meer geluid gaan produceren wat voor reclamant onacceptabel is. Reclamant onderkent dat deze fase thans niet ter inzage ligt.</p> <p>b. In de stukken wordt aangehaald dat er een "aanvraag tot een hogere geluidswaarde" wordt gedaan. Voor reclamant als direct naastgelegen bewoners is dit onacceptabel zonder dat er ook geluidswerende maatregelen worden genomen`.</p>	<p>Fase 1 betreft niet dat deel van de reconstructie van de N629 waarop reclamant doelt. Reclamant zal dit deel van haar zienswijze moeten inbrengen bij de bij fase 2 behorende m.e.r- en Provinciaal Inpassingsplan-procedure.</p> <p>De aanvraag heeft geen betrekking op de woning van reclamant. Daarnaast is de woning van reclamant gelegen buiten de geluidzones van de, binnen het plangebied gelegen, wegen.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.</p>
8.	<p>a. Ten aanzien van de parallelweg en dubbelgebruik door fietsers- en landbouwverkeer acht reclamant een breedte van 5,12 m. vanuit verkeersveiligheid te beperkt voor de passeermomenten tussen fietsers en zwaar landbouwverkeer (tot 3,0 m. breed en 12 m. lang). Daarnaast zal een passeermoment tussen 2 landbouwvoertuigen (ieder 3 meter breed met daarbij 0,5 m. manoeuvreerruimte) leiden tot bermschade en modder op de parallelweg.</p>	<p>Zie 6.I.</p>
	<p>b. De parallelweg is en blijft een belangrijke fietsverbindingroute tussen Oosteind en Oosterhout, waar veel scholieren dagelijks gebruik van maken. Vanuit verkeersveiligheid pleit reclamant dan ook voor een fysieke scheiding van fietsverkeer en landbouwverkeer. Daarnaast vraagt reclamant zich af of, gezien het ontwerp en de beschikbare ruimte, er in een later stadium alsnog besloten kan worden tot de realisatie van een vrijliggend fietspad.</p>	<p>Zie 6.I.</p>

	<p>c. Reclamant wijst op sluipverkeer over de parallelweg.</p> <p>d. Op het kruispunt Ekelstraat (N629) Provincialeweg/Ter Horst zijn in het ontwerp stoplichten voorzien. De stoplichten beperken de verkeersdoorstroming op dit kruispunt. In de spits zal het wisselen van rijbanen bemoeilijkt worden, met name voor verkeer afkomstig van de A27 vanuit de richting Breda dat linksaf moet slaan naar de Provincialeweg. Gevreesd wordt dat te verwachten verbetering van de verkeersdoorstroming door de beoogde ovale rotonde teniet wordt gedaan door de stoplichten op dit kruispunt.</p>	<p>Zie 6.l.</p> <p>Zie 3.b. en 6.l.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.</p>
<p>9.</p>	<p>a. De woning van reclamant lijkt niet te zijn meegenomen in de beoordeling van de toekomstige akoestische situatie ter plaatse. Waar de woningen aan de Provincialeweg met de huisnummers 29, 31 en 34 wel worden vermeld in paragraaf 4.2.2, wordt de woning van reclamant niet vermeld. Dit verbaast hem aangezien hij met zijn bedrijf is gelegen direct tegen de nieuw te realiseren N629 en op ongeveer even grote afstand als voornoemde woningen.</p> <p>b. Gezien de toename in verkeer vreest reclamant voor een toename van geluid, licht, fijnstof en geuroverlast (als gevolg van uitlaatgassen).</p>	<p>De woning Provincialeweg 33 maakt onderdeel uit van het uitgevoerde geluidsonderzoek en is betrokken bij de toetsing aan de Wet geluidhinder en de beoordeling van de geluidssituatie. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan) is dat ook terug te zien. De andere woningen aan de Provincialeweg zijn in de toelichting benoemd omdat bij die woningen het vaststellen van een hogere grenswaarde aan de orde is. Dat is niet het geval bij nr. 33, omdat daar de geluidsbelasting voldoet aan de eisen van de Wet geluidhinder.</p> <p>Zie 1.e, met daarbij de aanvulling dat er ten aanzien van de geuroverlast van uitlaatgassen van auto's geen wettelijke normen zijn. Wel zijn er in het kader van luchtkwaliteit wettelijke normen gesteld ten aanzien van de uitstoot van fijnstof, en</p>

	<p>c. Voor reclamant is het van het allergrootste belang dat hij zijn bedrijf in de huidige vorm ongestoord en ongewijzigd kan voortzetten. Hij voert ter plaatse een glastuinbouwbedrijf en is voor wat betreft zijn levensonderhoud afhankelijk van dit bedrijf. Iedere beperking voor wat betreft zijn bedrijfsvoering raakt dan ook direct aan zijn bedrijfsbelangen en inkomenspositie.</p> <p>d. Reclamant geeft aan dat als de voorgenomen plannen zullen lijden tot een waardedaling van zijn bedrijf met bijbehorende woning, hij deze schade via de daartoe geëigende procedure zal verhalen.</p>	<p>daarmee indirect geuroverlast. De onderhavige ontwikkeling voldoet aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Daarnaast moet worden onderkend dat de woning van reclamant grenst aan de drukke Provincialeweg. Eventuele te ervaren geuroverlast zal met name worden bepaald door de nabij gelegen Provincialeweg en niet de verder weg gelegen N629.</p> <p>Vorenstaand bezien is het aannemelijk dat er ter plaatse van de woning geen sprake zal zijn van een noemenswaardige toename in geurhinder, al dan niet een onaanvaardbare geurhinder, veroorzaakt door de onderhavige ontwikkeling. Hiermee leidt de onderhavige ontwikkeling niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.</p> <p>De plangrens van het bestemmingsplan ligt op minimaal 15 m afstand van de in het geldende bestemmingsplan Buitengebied opgenomen aanduiding 'glastuinbouw'. Een beperking in de bedrijfsvoering is niet aannemelijk. Indien er naar mening van de reclamant toch enige schade mocht ontstaan, dan kan deze een verzoek tot planschade indienen.</p> <p>Het staat de reclamant vrij om een beroep te doen op eventuele planschade.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.</p>
<p>10.</p> <p>a.</p>	<p>Reclamant voorziet knelpunten bij de voorsortering bij het kruispunt (VRI) met de Provincialeweg – Ter Horst. Komend vanaf de A27, zal het verkeer richting Oosteind twee rijbanen moeten wisselen over een afstand van minder dan 100 meter. Op dit zelfde stuk zal ook het verkeer vanuit Oosterhout dat richting Dongen of Ter Horst gaat, van rijbaan moeten wisselen. Er staan verkeerslichten gepland bij de kruising. Bij rood licht zal de genoemde wisseling van rijbanen nog gevaarlijker worden. Er moet ook nog rekening worden gehouden met het feit dat het verkeer van Oosterhout, vanaf het hoogste punt van de ovonde afdalend, snelheid zal vermeerderen</p>	<p>Zie 6.l.</p>

<p>b.</p> <p>c.</p> <p>d.</p>	<p>richting de genoemde kruising.</p> <p>Ten aanzien van de parallelweg van de Provincialeweg naar de ovonde stelt reclamant dat onduidelijk is of de voorziene ruimte alleen bedoeld is voor gezamenlijk gebruik van landbouwverkeer en (recreatief) langzaam verkeer, waarvan bekend is dat dit tot verkeersonveiligheid leidt. Op een weg van 5,12 m kunnen twee landbouwvoertuigen (3m) al niet passeren. Een separaat fietspad zal nodig blijken. Naar mening van Reclamant is de in het ontwerp-bestemmingsplan geduide ruimte te klein voor verkeersveilige oplossingen en zal een nieuwe oplossing moeten worden bedacht voor fase 1 met een ander ruimtebeslag. Bij zo'n nieuwe oplossing dient expliciet rekening te worden gehouden met intensievere verkeersafwikkeling over het kruispunt Provincialeweg/Ter Horst; immers door de keuze van de gemeente Oosterhout voor slechts 1 ontsluiting zal minder verkeersspreiding mogelijk zijn.</p> <p>Reclamant is van mening dat een substantieel deel van de gekozen oplossing neerkomt op het verleggen van de huidige VRI bij de toe- en afrit naar de A27, naar de kruising van de N629 met de Provincialeweg/Ter Horst. De toegevoegde waarde van de ovonde en de bijbehorende kosten komen daarmee in een andere context te staan.</p> <p>De kans is groot dat er tussen het voltooiën van fase 1 en de start van fase 2 enkele jaren zal liggen, waardoor het huidige kruispunt N629 – Provincialeweg/Ter Horst een groter en gevaarlijker verkeersknelpunt gaat worden.</p>	<p>Zie 6.I.</p> <p>Ongeacht de gekozen oplossing ter plaatse van de toe- en afrit naar de A27 is, richting de toekomst, voor een verkeersveilige inrichting een VRI noodzakelijk bij de kruising N629 – Provincialeweg/Ter Horst. Met de aanleg van een benodigde 2x2-structuur is zonder regeling geen veilige kruising realiseerbaar. Door nu ter plaatse van de toe- en afrit van de A27 te kiezen voor een ongelijkvloerse kruising zijn geen twee geregelde kruisingen op korte afstand van elkaar nodig waardoor de doorstroming wordt bevorderd.</p> <p>Juist omdat de kans bestaat dat fase 1 en fase 2 niet direct aansluitend aan elkaar gerealiseerd kunnen worden, voorziet fase 1 al in een gedeeltelijke reconstructie van de kruising van de N629 met de Provincialeweg/Ter Horst zodat de verkeersdoorstroming en -veiligheid ook tussen de uitvoering van fase 1 en fase 2 geborgd zijn.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.</p>
<p>11.</p>		

	<p>a. De uitvoering met een VRI baart reclamant zorgen in verband met de te verwachten lange wachttijden. De VRI op de kruising N629 – Provincialeweg/Ter Horst zorgt daarmee voor opstopping van het verkeer richting Dongen en doet de soepele verkeersafwikkeling middels de ovonde teniet. Een rotonde in plaats van die kruising neemt dat probleem weg. Daarnaast vraagt reclamant zich af wat de cyclustijden zijn van de VRI</p> <p>b. De in het plan opgenomen carpoolplaats wordt als tijdelijk gezien en zal in de toekomst mogelijk onderdeel worden van een te realiseren multifuel brandstof verkooppunt ter hoogte van Ter Horst. Ook hier maakt een rotonde een goede ontsluiting mogelijk.</p> <p>c. Reclamant pleit voor een vrijliggend fietspad en geeft daarbij aan dat de breedte van de parallelweg (5.12 m) ontoereikend is voor een veilige combinatie van fiets- en landbouwverkeer, zeker als daar mogelijk ook nog autoverkeer bij komt. Gevraagd wordt om het bestemmingsvlak ter plaatse breder te maken, zodat een bredere parallelweg en/of losliggend fietspad mogelijk wordt.</p> <p>d. In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met de ruimtelijke of landschappelijke inpassing van de fly-over. Gevraagd wordt ruimte te reserveren voor een passende beplanting.</p>	<p>Zie 3.b. met daarbij de aanvulling dat er ook is beoordeeld in hoeverre een turborotonde het toekomstig geprognosticeerde verkeer kan afwikkelen. Voor de korte termijn zou dat een passende oplossing kunnen zijn, maar uit een robuustheidsanalyse (20% extra verkeer) blijkt, dat de rotonde het verkeer dan niet goed kan verwerken.</p> <p>Zie 11.a met daarbij de aanvulling dat bij het verkeerskundig doorrekenen van de VRI rekening is gehouden met de genoemde ontwikkelingen. Ook dan blijkt de VRI te zorgen voor voldoende oplossend vermogen.</p> <p>Zie 6.l.</p> <p>Binnen de grens van het bestemmingsplan is ruimte opgenomen voor de weg inclusief bijbehorende voorzieningen, zoals bermen en taluds. Hierbinnen is ruimte voor een passende beplanting.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.</p>
<p>12.</p>	<p>a. De huiskavel van reclamant van ongeveer 5,75 hectare (inclusief ondergrond van de boerderij, ligboxenstal en werktuigenloods) zal doorsneden worden door de nieuwe aansluiting N629-A27. Hierdoor zal het achter de huiskavel gelegen perceel van</p>	<p>Zie 1.a. en 1 f.</p>

	<p>2,75 ha niet meer bereikbaar zijn. Hiermee ontstaat er een dusdanige onwerkbaar situatie dat het gehele bedrijf moet worden aangekocht.</p>	
b.	<p>Nu de verbeelding dit niet laat niet zien, mist de reclamant inzage in hoe de kruising N629 – Provincialeweg/Ter Horst wordt aangesloten op het huidige tracé van de weg (situatie na realisatie fase 1) en het nieuwe tracé van de weg (situatie na realisatie fase 2). Reclamant wijst hiermee op het risico dat in fase 2 keuzes kunnen worden gemaakt, die gevolgen kunnen hebben voor de aansluiting op fase 1. Zo lang niet duidelijk is hoe fase 1 aansluit op fase 2, mag fase 1 niet in procedure worden gebracht. Reclamant pleit er voor beide fasen via 1 bestemmingsplan in procedure te brengen. Daarnaast pleit reclamant er voor dat er ter plaatse van de kruising N629 – Provincialeweg/Ter Horst geen rotonde komt, en zowel dat deze bij de Hoogstraat wordt geplaatst. Dit in verband met de bereikbaarheid van zijn bedrijf.</p>	<p>Zie 5.b. met daarbij de aanvulling dat er niet is voorzien in een rotonde maar een VRI bij de kruising met de Provincialeweg/Ter Horst. De kruising van de Hoogstraat met de nieuwe N629 maakt onderdeel uit van fase 2. Reclamant zal dit deel van zijn zienswijze (voor zover dat blijkt de nadere uitwerking relevant zal zijn) moeten inbrengen bij de bij fase 2 behorende m.e.r- en Provinciaal Inpassingsplan procedure.</p>
c.	<p>De aansluiting op fase 2 zal zeker door het bedrijf van indiener te lopen. Hiervoor zal het bedrijf van reclamant moeten wijken. Daarover staat niets in de plannen.</p>	<p>De aansluiting van de 1^e op de 2^e fase is inzichtelijk gemaakt in bijlage 2 “Ontwerp” bij de toelichting op het bestemmingsplan (“doorkijk lange termijn”). Hier is te zien dat de aansluiting op fase 2 niet door het bedrijf van reclamant loopt.</p>
d.	<p>Door het opdelen van de reconstructie van de N629 in 2 fasen, wordt ook het akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder opgedeeld in 2 fasen. Door het akoestisch onderzoek uit elkaar te trekken, is er voor een aantal woningen (waaronder mogelijk ook de woning van reclamant) geen goed beeld van de akoestische gevolgen van de totale reconstructie van de N629 en kan er geen goed antwoord worden gegeven op de vraag of er (in de zin van de Wet geluidhinder) doelmatige maatregelen mogelijk zijn om de geluidhinder te doen afnemen. Dit geldt al helemaal voor de situatie rond het kruispunt met de Provincialeweg/Ter Horst.</p>	<p>Zie 5.e.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.</p>

<p>13.</p>	<p>a. Gemeente Oosterhout heeft er voor gekozen geen vooroverleg te voeren zoals neergelegd in artikel 3.1.1. Bro. In plaats daarvan is op 8 april 2015 een overleg gevoerd inzake een zogenaamd voorlopig ontwerp.</p> <p>b. Reclamant wenst in overleg te treden ten aanzien van de maximale bouwhoogte van de bouwwerken geen gebouw zijnde, binnen de bestemming verkeer, voor zover deze betrekking hebben op de aldaar aanwezige rijksinfrastructuur.</p> <p>c. Nu binnen de vrijwaringszone langs de A27 slechts de bestemming verkeersdoeleinden is toegestaan kan de aanduiding vrijwaringszone geheel komen te vervallen.</p> <p>d. De overweging wordt meegegeven om op de verbeelding, binnen de bestemming verkeer, ter plaatse van het viaduct een kruisingsvlak weer te geven.</p> <p>e. De volgende aspecten moeten in overleg met Rijkswaterstaat nog nader worden uitgewerkt; beheer- en onderhoud, geluid, bodem, vormgeving, exacte locatie waterberging, nog te sluiten overeenkomsten en financiering.</p>	<p>Artikel 3.1.1. Bro bepaalt dat het bestuursorgaan belast met de voorbereiding van een bestemmingsplan daartoe overleg pleegt met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Blijkens de tekst van de wet, en de jurisprudentie daarover (zie Raad van State, 200909488/1/R1), heeft de wetgever het vrij gelaten in welke vorm het vooroverleg plaatsvindt. Daarnaast blijkt uit de notulen dat Rijkswaterstaat in het overleg van 8 april 2015 heeft aangegeven dat er geen opmerkingen zijn in relatie tot het op te stellen ontwerpbestemmingsplan. Hiermee is tevens duidelijk dat men zich bewust was van het feit dat het hier een vooroverleg betrof, ter voorbereiding op een bestemmingsplan. Het op 8 april 2015 gevoerde overleg is dan ook conform artikel 3.1.1. Bro.</p> <p>Uit overleg is gebleken dat de opgenomen bouwhoogte binnen de bestemming verkeer, toereikend is voor het treffen van de gewenste voorzieningen (waaronder het te verbreden viaduct over de A27).</p> <p>De hierbedoelde vrijwaringszone is in het onderhavige plan geheel gelegen over de bestemming verkeer. Deze gebiedsaanduiding, alsmede de daarbij behorende regels, zullen dan ook uit het bestemmingsplan worden verwijderd.</p> <p>De Wettelijk verplichte RO Standaarden (SVBP 2012) maken het niet mogelijk om op de verbeelding een kruisingsvlak op te nemen.</p> <p>Voor de huidige fase (bestemmingsplanprocedure) zijn deze aspecten in voldoende mate uitgewerkt. Wel zullen voor de uitvoerings- en beheersfase de genoemde aspecten nader moeten worden uitgewerkt. Hiervoor wordt overleg gevoerd met Rijkswaterstaat.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels</p>
-------------------	--	--

		ongegrond verklaard.
14.		
a.	De Milieuvereniging is het niet eens met het feit dat met deze bestemmingsplanherziening het al planologisch mogelijk wordt de aansluiting van de N629 op de A27 te realiseren. Hiermee wordt een voldongen feit geschapen. Verzocht wordt nader te onderbouwen waarom voor deze procedure gekozen is.	Zie 5.b.
b.	Reclamant is van mening dat er niet al voor een voorkeursvariant gekozen kan worden die bestaat uit twee hoofdrijbanen met twee rijstroken met een ongelijkvloerse kruising als er voor de vervolgfase eerst nog een MER-procedure doorlopen moet worden.	Uit verkeerskundige analyses blijkt dat de aansluitingsvorm N629-A27 (fase 1) en de aanpassing van de N629 (fase 2) elkaar verkeerskundig nauwelijks beïnvloeden. Fase 1 en fase 2 kunnen dan ook als twee afzonderlijke projecten worden gezien en onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd. Zie ook 5.b.
c.	De vormgeving is overgedimensioneerd en zal alleen maar extra verkeer aantrekken. Wij denken dat de geprognosticeerde aantallen van de verkeersbewegingen te rooskleurig worden ingeschat.	Het ontwerp is gedimensioneerd op basis van de provinciale richtlijnen en afgestemd op de geprognosticeerde hoeveelheid verkeer. Voor de prognoses is gebruik gemaakt van het meest recente regionale prognosemodel "verkeersmodel Hart van Brabant", zoals deze eind december 2014 is vrijgegeven door de provincie Noord-Brabant.
d.	Het extra verkeer zal een aanzienlijke toename van NO ₂ veroorzaken. Reclamant verwijst hiertoe naar de QuickScan Flora- en faunawet. Zij stellen in dit rapport "De ingreep leidt mogelijk tot verrijkende effecten ten gevolge van een toename in stikstofdepositie. Nader onderzoek hiernaar is noodzakelijk om overtreding van de Natuurbeschermingswet 1998 te voorkomen."	Naar aanleiding van deze zienswijze is een berekening van de toename van de stikstofdepositie uitgevoerd met behulp van het programma Aeries calculator. Hieruit blijkt dat de aanleg van de nieuwe aansluiting tot een depositie leidt die onder de drempelwaarde van 0,05 mol per ha/jaar ligt. Omdat in het kader van het PAS al een passende beoordeling is gemaakt voor toenames van minder dan 0,05 mol, hoeft dat niet meer in het kader van het bestemmingsplan. Hiermee is afdoende aangetoond dat er geen sprake is van negatieve effecten in omliggende Natura 2000-gebieden. Vorenstaande conclusie zal in de toelichting worden verwerkt. De onderliggende Aeries berekeningen zullen als bijlage bij de toelichting worden toegevoegd.

e.	<p>Reclamant constateert strijdigheid met de recente uitspraak van de Raad van State op het bestemmingsplan buitengebied van Oosterhout. De voorgestelde reparatieherziening die nu eveneens ter inzage ligt gaat uit van het feit dat iedere ontwikkeling stikstof neutraal dient plaats te vinden om de te hoge stikstof belasting op de Natura 2000-gebieden niet nog verder te verhogen. Verzocht wordt om deze twee herzieningen op elkaar af te stemmen.</p>	<p>De aangehaalde uitspraak van de Raad van State heeft geen betrekking op dit plan. Uit de Aerijs-berekening blijkt dat de stikstofdepositie vanwege het project lager is dan de drempelwaarde van 0,05 mol/jr. Daarmee wordt voldaan aan de Natuurbeschermingswet.</p>
f.	<p>Uit de conclusies en aanbevelingen van de QuickScan Flora- en faunawet blijkt dat bij uitvoering van de ingreep mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn op vaatplanten, zoogdieren (vleermuizen en eekhoorns), vogels, amfibieën en reptielen. Daarnaast maakt reclamant zich zorgen over het in stand houden van essentiële vliegroutes en foerageergebieden voor vleermuizen. Er moet rekening mee gehouden worden dat er mogelijk geen ontheffing verkregen kan worden.</p>	<p>De onderzoeken in het kader van de Flora- en fauna-wet (w.o. de aangehaalde quickscan) betroffen zowel fase 1 als fase 2. In de toelichting op het bestemmingsplan (paragraaf 4.9.2) zijn de conclusies vermeld die betrekking hebben op fase 1. Hierbij is aangegeven dat de houtwal en de watergang ten noorden van de Bovensteweg van belang zijn als vliegroute en foerageergebied voor vleermuizen, en de flat bij Papendonk als kraamverblijfplaats. Ook is aangegeven dat deze locaties buiten het plangebied vallen en er ook geen werkzaamheden zijn voorzien. Hiermee leidt de onderhavige ontwikkeling niet tot een aantasting van een essentiële vliegroute, foerageergebied of kraamverblijfplaats voor vleermuizen. Er is dan ook geen sprake van dat een ontheffing zou moeten worden aangevraagd. Daarnaast blijkt uit de onderzoeken dat, voor zover de werkzaamheden plaats vinden buiten het broedseizoen van vogels, voor fase 1 er geen negatief effect op beschermde soorten (of functies) wordt verwacht. Hiermee is de Flora- en faunawet en de waarden die het beschermd, niet in het geding.</p>
g.	<p>De QuickScan geeft aan dat de negatieve effecten mede afhankelijk zijn van het uiteindelijke tracé dat gekozen zal worden en de manier waarop de aanpassing van het bestaande wegennet plaats zal vinden. Dit bezien is de reclamant van mening dat er met deze herziening niet vooruitgelopen kan worden op de genoemde MER-procedure, een nader onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet en het afwegingskader EHS.</p>	<p>Deze conclusie betreft fase 2 van de reconstructie van de N629. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in fase 1. Voor fase 2 zal een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen, met bijbehorende mogelijkheden om zienswijzen in te dienen. Reclamant zal dit deel van zijn zienswijze moeten inbrengen bij de bij fase 2 behorende m.e.r- en Provinciaal Inpassingsplan-procedure. Zie ook 14.b.</p>
h.	<p>Reclamant verzoekt om in alle fases van de N629 langs de A27 planologische ruimte te reserveren voor een toekomstig</p>	<p>Deze mogelijke treinverbinding is nog niet in een dusdanig vergevorderd stadium dat deze rechtszeker is en een ruimtelijke grondslag bekend</p>

	<p>treinverbinding Breda-Utrecht.</p>	<p>is. Zodoende kan hier geen rekening mee gehouden in het bestemmingsplan.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.</p>
<p>15.</p>	<p>a. De ligging van de leiding is juist weergegeven.</p> <p>b. Uit de tekeningen blijkt dat ter plaatse van de afvalwaterpersleiding van Persleiding Dongen B.V. werkzaamheden (ophogingen en wegverhardingen) zijn gepland. Verzocht wordt bij het nader ontwerpen en bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met de afvalwaterpersleiding en te waarborgen dat een ongestoord gebruik mogelijk blijft in het bestaande tracé, al dan niet in een op uw kosten aan te leggen nieuw tracégedeelte.</p>	<p>Is voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>Een ongestoord gebruik van de persleiding wordt gewaarborgd. Indien daartoe voorzieningen moeten worden getroffen, zullen deze voor rekening komen van de wegbeheerder (provincie/ gemeente). Om nader invulling te geven aan deze borgstelling en om de belangen van Persleiding Dongen B.V. in de ontwerptechnische uitwerking en bij de uitvoeringswerkzaamheden goed mee te nemen, zal contact worden opgenomen met Persleiding Dongen B.V.</p> <p><u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.</p>

4. PLANAAANPASSINGEN NAAR AANLEIDING VAN INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

De ingediende zienswijzen geven aanleiding om de volgende wijzigingen door te voeren in het bestemmingsplan “Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27)”.

Toelichting:

Naar aanleiding van zienswijzen nr. 6, nr. 8, nr.10 en nr. 11 :

Is het ontwerp, zoals beschreven in paragraaf 3.3 van deze reactienota, aangepast. Dit leidt tot de volgende wijzigingen in de toelichting op het bestemmingsplan:

- Aan paragraaf 2.2 is een nieuw kopje ‘Definitief ontwerp’ toegevoegd die het aangepaste ontwerp beschrijft.
- Het aangepaste ontwerp is als bijlage 2 aan de toelichting gevoegd en vervangt het verouderde ontwerp uit bijlage 2.
- Paragraaf 4.1 is integraal herzien in het licht van het aangepaste ontwerp. De bijlagen 1 en 2 uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zijn hiermee komen te vervallen en vervangen door nieuwe bijlagen.
- Aan paragraaf 4.1. is toegevoegd dat nader onderzoek is verricht middels een VISSIM simulatie naar de afwikkeling van de vernieuwde verkeersstromen over de ovonde, welke als bijlage 3 aan de toelichting is gevoegd (onder henummering van de navolgende bijlagen).
- Ten aanzien van het aspect geluid is een aanvullende memo opgesteld, deze wordt in subparagraaf 4.2.2. benoemd en de totale memo is opgenomen als bijlage 5 bij de toelichting (onder henummering van de navolgende bijlagen).
- Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit is het bestaande rapport aangepast, het nieuwe rapport vervangt het huidige rapport in de bijlage.

Naar aanleiding van zienswijze nr. 13:

- In paragraaf 5.2. is de algemene aanduidingsregel met betrekking tot de “vrijwaringszone-weg” verwijderd.

Naar aanleiding van zienswijze nr. 14 van:

- Aan subparagraaf 4.9.2, kopje gebiedsbescherming, is aan de eerste twee zinnen de volgende alinea toegevoegd: “Voor de beoordeling van de gevolgen van het plangebied voor Natura-2000 gebieden is alleen de bijdrage van het verkeer van belang. Hiertoe is een zogenaamde Aeries berekening uitgevoerd, zie bijlage 13. Uit deze berekening blijkt dat de aanleg van de nieuwe aansluiting tot een depositie leidt die onder de drempelwaarde van 0.05 mol per ha/jaar ligt. Omdat in het kader van het PAS al een passende beoordeling is gemaakt voor toenames van minder dan 0,05 mol, hoeft dat niet meer in het kader van het bestemmingsplan. Daarmee is aangetoond dat het bestemmingsplan niet leidt tot negatieve effecten in omliggende Natura 2000-gebieden.”
- Aan subparagraaf 4.9.2, kopje soortenbescherming is aan de een na laatste alinea de volgende tekst toegevoegd: “Aangezien deze belangrijke onderdelen buiten het plangebied zijn gelegen, kan er geen sprake zijn van aantasting van op basis van de Flora- en faunawet beschermde soorten.”

Regels:

Naar aanleiding van zienswijze nr. 13 :

- Artikel 8, waaronder lid 8.1. 'vrijwaringszone – weg', is verwijderd.

Verbeelding:

Naar aanleiding van zienswijze nr. 13 :

- De gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – weg' is verwijderd.

5. PLANAAANPASSINGEN NAAR AANLEIDING VAN AMBTSHALVE OVERWEGINGEN

Het ontwerpbestemmingsplan is nader bezien. Geconstateerd is dat op onderdelen nog correcties moeten worden aangebracht. De volgende ambtshalve aanpassingen worden bij de vaststelling van het bestemmingsplan meegenomen:

Toelichting:

Paragraaf 1.4, onder het kopje “Tracéwet”. In verband met de leesbaarheid en correctheid van de informatie zijn de eerste 3 zinnen geschrapd. De tekst luidt hiermee als volgt: “De Tracéwetprocedure is aan de orde bij aanleg van nieuwe hoofdwegen of wijziging van een bestaande hoofdweg. Gelet op de criteria van de Wet is de Tracéwet in dit geval niet van toepassing op het plan. Dit betreft de rijkswegen en niet de provinciale wegen. Er is dus geen sprake van een wijziging van een bestaande hoofdweg.”

Paragraaf 1.4, na het kopje “Tracéwet” is het kopje “Toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking” toegevoegd met daarin de volgende tekst; “Het Besluit ruimtelijke ordening (lid 2 van artikel 3.1.6) vereist bij bestemmingsplannen die een stedelijke ontwikkeling mogelijk maken een zogenaamde “Toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking”. Uit een uitspraak van de Raad van State (RvSt 201400570/1/R6) is gebleken dat een weg geen overige stedelijke ontwikkeling is, zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. De Raad van State overweegt hiertoe het volgende; “Gelet op de nota van toelichting en de strekking van de regeling die mede gericht is op het tegengaan van leegstand, wordt de in het plan voorziene weg niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro.” De onderhavige ontwikkeling hoeft dan ook niet te worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.”

Paragraaf 2.2, kopje “Aangepast ontwerp”, laatste aandachtsstreepje. In de eerste zin, wordt het woord “veilige” vervangen door “gescheiden”. De tekst luidt hiermee als volgt: “Inbouwen mogelijkheid tot een gescheiden parallelweg/ fietspad Ekelstraat; ...”

Paragraaf 3.3, alinea boven afbeelding: Er wordt geen waterleiding verlegd, alleen de rioolpersleiding. De zin wordt als volgt aangepast; “Tevens wordt de planologisch relevante persrioolleiding verlegd. Hiertoe is de daarbij behorende belemmeringszone conform het nieuwe tracé aangepast.”

De tekst in paragraaf 4.2.3 zal, in verband met de huidige stand van zaken, worden vervangen door de volgende tekst. “Voor de N629 zijn maatregelen afgewogen. Voor de N629 wordt een bronmaatregel getroffen in de vorm van het toepassen van het wegdektype “dunne deklagen type A”. Daarnaast zijn er voor de vijf woningen (Provincialeweg nummers 29, 31 en 34 en Ter Horst nummers 22 en 24) hogere waarden aangevraagd. Deze hogere waarden zijn op 8 april 2016 door Gedeputeerde Staten verleend (zie bijlage). Tegen dit besluit stond, met ingang van 12 april 2016, gedurende 6 weken beroep open¹. Gedurende deze beroepstermijn is er bij de Raad van State geen beroep ingesteld. Hiermee is dit besluit onherroepelijk.”

¹ In tegenstelling tot een besluit tot hogere grenswaarden welke genomen is door de gemeente (college van burgemeester en wethouders), voorziet de Wgh niet in een juridische koppeling tussen de beroepsfase van een besluit hiertoe door Gedeputeerde Staten, en de beroepsfase van een vaststellingsbesluit van een bestemmingsplan door uw raad.

Paragraaf 4.4.2. wordt aangevuld met de conclusies van twee extra uitgevoerde onderzoeken ter plaatse van de toe- en afritten van de A27-N629; een verkennend bodem- en waterbodemonderzoek en een asfalt-, funderings- en bodemonderzoek. Tevens zijn deze twee onderzoeken als bijlagen aan de toelichting gevoegd.

Binnen de bestemming verkeer, die ter plaatse van het viaduct ook van toepassing is op de A 27, zijn alleen gebiedsontsluitende wegen toegestaan en geen snelwegen. Ten behoeve van een juiste bestemming van de snelweg is op de verbeelding en in de regels de nadere aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – snelweg' toegevoegd. Op deze aanvulling is paragraaf 5.2 (toelichting op de bestemmingsregeling) aangepast.

Subparagraaf 6.2.2 is aangevuld op de bevindingen van deze reactienota. Tevens is deze nota als bijlage aan de toelichting gevoegd.

Regels:

Artikel 4.2.1.a. bevatte in het ontwerpbestemmingsplan geen maximale maatvoeringen (oppervlakte en bouwhoogte) voor de fietsenstalling. In verband met rechtszekerheid is in de regeling voor de fietsenstalling een maximale goothoogte opgenomen van 3 meter en een maximale oppervlakte van 50 m².

Omwille van een juiste bestemming van de snelweg (zie hiervoor) is aan artikel 4, lid 4.1. toegevoegd: "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelweg', alsmede voor snelwegen".

Omwille van het bieden van meer duidelijkheid is artikel 4.3.1 als volgt aangepast "Binnen vier jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan, moeten de wegen, niet zijnde de op- en afrit van de Rijksweg A27, zijn voorzien van een wegdektype met een geluidsreductie zoals bedoeld in bijlage 1 met de figuur "*Wegdekplan met maatregel 1*", bij het Akoestisch onderzoek zoals opgenomen in bijlage 2, of een ander wegdektype met ten minste dezelfde geluidreductie."

Verbeelding:

Omwille van een juiste bestemming van de snelweg (zie hiervoor) is op de verbeelding, ter plaatse van het viaduct over de snelweg, de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – snelweg' opgenomen.

BIJLAGE 1 ZIENSWIJZEN