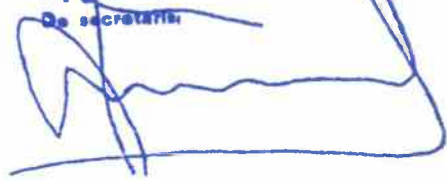


GEMEENTE HALSTEREN

BESTEMMINGSPLAN

RANDWEG NOORD 1984

behoort bij besluit/brief van
de raad
~~burgemeester en wethouders~~
van Halsteren d.d. 26 JUNI 1986
no. 9
Mij bekend,
De secretaris:

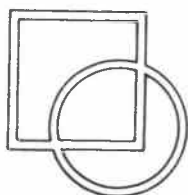


Vastgesteld door de gemeenteraad d.d. :

Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. : 13-1-1987

nr. 149.567

ontkennelijk 16/3/87



BURO KUYPERS

RUIMTELIJKE ORDENING EN ARCHITEKTUUR B.V.
Werkdruyer 4 1251 CM Laren
Stratumse Dijk 27 5611 NB Eindhoven

Overzicht, behorende bij het bestemmingsplan "Randweg Noord 1984" van de gemeente Halsteren

<u>DEEL I.</u>	<u>TOELICHTING</u>	<u>BLZ.</u>
1.	INLEIDING	01
1.1.	Probleemstelling	01
1.2.	Struktuur	03
1.3.	Fasering	04
2.	GEGEVENS UIT DE INVENTARISATIE	06
2.1.	Ligging, begrenzing en oppervlakte	06
2.2.	Vigerende bestemmingen	06
2.3.	Bestaande bebouwing en goothoogte	07
2.4.	Eigendomsverhoudingen en grondgebruik	07
2.5.	Landschappelijke aspecten	07
2.6.	Nutsvoorzieningen	09
2.7.	Milieuhygiënische aspecten	09
3.	VERKEERSASPEKTEN	10
3.1.	Tracé-bepaling	10
3.2.	Verkeerstechnische aspecten	11
3.3.	Aansluitpunten op de Randweg Noord	14
3.4.	Randweg Noord in relatie met de gemeente Halsteren	16
3.4.1.	Gemotoriseerd verkeer	16
3.4.2.	Langzaam- en veilingverkeer	18
3.5.	Geluidhinder en de Randweg Noord	19
4.	FINANCIELE ASPEKTEN	23
5.	JURIDISCHE ASPEKTEN	24
6.	RESULTATEN OVERLEG EX ARTIKEL 8 B.R.O.	

<u>DEEL II.</u>	<u>VOORSCHRIFTEN</u>	<u>BLZ.</u>
HOOFDSTUK I.	TECHNISCHE BEPALINGEN	01
artikel 1.	Begripsbepalingen	01
artikel 2.	Wijze van meten	04
HOOFDSTUK II.	BESTEMMINGEN EN VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DEZE BESTEM- MINGEN	05
PARAGRAAF 1.	AGRARISCHE DOELEINDEN	05
artikel 3.	Agrarisch bouwvlak (A)	05
artikel 4.	Agrarisch kernrandgebied van landschappelijke waarde	10
PARAGRAAF 2.	WOONDOELEINDEN	16
artikel 5.	Eengezinshuizen (E1-O, E1-G)	16
PARAGRAAF 3.	BEDRIJFSDOELEINDEN	19
artikel 6.	Bedrijven (aannemingsbedrijf) (BA)	19
PARAGRAAF 4.	VERKEERSDOELEINDEN	22
artikel 7.	Wegen	22
PARAGRAAF 5.	ANDERE DOELEINDEN VAN OPENBAAR NUT	24
artikel 8.	Nutsbedrijf (BN)	24
HOOFDSTUK III.	ALGEMENE BEPALINGEN	25
artikel 9.	Gebruiksbeplating	25
artikel 10.	Dubbeltelbeplating	26
artikel 11.	Aanvullende vrijstellingsbe- voegdheden ex artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening	27
artikel 12.	Overgangsbepalingen	28
artikel 13.	Strafbeplating	30
artikel 14.	Slotbeplating	31
BIJLAGE A,	behorende bij artikel 5	
<u>DEEL III.</u>	<u>PLANKAART</u>	



HOOFDWEGENSTRUKTUUR

I. INLEIDING

1.1. Probleemstelling

verkeersproblematiek

In het grensgebied tussen Bergen op Zoom en Halsteren is reeds jarenlang sprake van een onaanvaardbare verkeerssituatie. De verkeersproblematiek is het gevolg van meerdere factoren. Naast de algemene toename van de verkeersintensiteit is er in deze situatie sprake van een forse groei van het stedelijk gebied door de ontwikkeling van woon- en werkgebieden zonder een uitbouw van de infrastructuur, zoals die op diverse beleidsnivo's was voorzien.

plannen van diverse overheden

Door het Rijk was de aanleg van de Zoomweg (R19) gepland volgens het in 1971 vastgestelde tracé. Op provinciaal nivo worden bij de voorbereiding van het structuurplan West-Brabant 1970 voor wat het primaire wegennet betreft reeds belangrijke manko's gekonstateerd. Tot de belangrijke in studie zijnde wegen behoorde een (regionale) verbinding tussen Bergen op Zoom-Steenbergen en Dinteloord.

Het beleid van de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren was gericht op het tot stand brengen van een randwegenstructuur, die zou aanhaken op de wegen van hogere orde.

heroverweging

Heroverweging van onderdelen van de wegenstructuur op rijks- en provinciaal nivo als gevolg van de wens, te komen tot samenvoeging van bepaalde voorzieningen leidde ertoe, dat de structuurvisie diende te worden aangepast. Daardoor was het onmogelijk tot ongewijzigde aanleg van onderdelen van de infrastructuur over te gaan.

overleg

Op initiatief van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant is in de afgelopen jaren gemeenschappelijk overleg tussen Rijks- en Provinciale Waterstaat, Provinciale Planologische Dienst en de Diensten Gemeente Werken van de betrokken gemeenten gevoerd om tot een hernieuwde visie op, en gemeenschappelijke aanpak van de voor dit gebied noodzakelijke structuur te komen.

*nadere studie naar
oplossingen*

Deze aanpak leidde in eerste instantie tot een nadere studie uitmondend in de nota "Problematiek Halsterseweg in de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren, mogelijkheden voor een oplossing" van mei 1978.

*Randweg Noord, Bergen op
Zoom vastgesteld*

Tegelijkertijd werd zowel voor de gemeente Bergen op Zoom als Halsteren het bestemmingsplan "Randweg Noord" opgesteld. Beide plannen waren gebaseerd op een door het ingenieursburo Witteveen en Bos gemaakt ontwerp voor deze randweg, dat onderbouwd was door verkeersstudies van buro Goudappel en Coffeng.

*Randweg Noord, Halsteren
niet vastgesteld*

Het bestemmingsplan "Randweg Noord" van de gemeente Bergen op Zoom is inmiddels vastgesteld en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten.

verkeersproblematiek 1979

Het ontwerp-bestemmingsplan "Randweg Noord 1978" is niet vastgesteld, aangezien het plan deel uitmaakte van een uitvoeringsschema, dat onvoldoende garanties bood voor de oplossing van de verkeersproblemen in Halsteren.

werkgroep Halsterseweg

Ter onderbouwing van de voor Halsteren noodzakelijk geachte uitbreiding van de wegenstructuur is door de gemeente de nota "Verkeersproblematiek 1979" opgesteld. Bestuurlijk overleg met Gedeputeerde Staten heeft geleid tot hernieuwd gezamenlijk overleg van Rijkswaterstaat, Provinciale Waterstaat, Provinciale Planologische Dienst en de betrokken gemeenten.

Dit overleg heeft tot resultaat gehad, dat de vroegere werkgroep weer geactiveerd werd. De activiteiten van deze werkgroep leidden tot het verschijnen in maart 1982 van de nota "Wegenstructuur Halsteren-Bergen op Zoom, mogelijkheden voor een aanpak".

Bestuurlijk overleg, gevoerd op basis van deze nota, tussen Gedeputeerde Staten en de gemeenten, bij welke overleg Rijkswaterstaat en Provinciale Diensten vertegenwoordigd waren, heeft geleid tot:

- a. principe overeenstemming over de noodzakelijke structuur.
- b. principe overeenstemming over een gefaseerde aanpak van deze structuur.

"bestuurlijk konvenant"

Op basis van deze overeenstemming werd besloten een "bestuurlijk konvenant" voor te bereiden tussen de Provincie Noord-Brabant en de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren als basis voor een aanpak. Dit konvenant is door de gemeenteraden van Bergen op Zoom en Halsteren in augustus 1984 aanvaard. Rijks Waterstaat blijft ook bij het verdere overleg ten nauwste betrokken.

1.2. Structuur

De te realiseren structuur omvat de volgende verbindingen (kaart):

- + de Zoomweg (volgens tracé B1)
- + de doortrekking van de S10 tot de Zoomweg
- + de Randweg Noord
- + de Randweg West
- + de Nieuwe Beymoerseweg
- + de Brederodelaan
- + de Zoomweg behoort tot het hoofdwegenet, zoals opgenomen in het structuurschema verkeer en vervoer. Hoewel middels een tracéprocedure nog uitsluitel verkregen moet worden over de noodzaak en de tracering van de Zoomweg, is voorshands uitgegaan van een realisering van de Zoomweg volgens het zogenaamde tracé B1. In dit tracé B1 loopt de Zoomweg oostelijk van Vrederust en Fort de Roovere en sluit aan op de Randweg Oost in Bergen op Zoom.
- + de S10 is in het vastgestelde streekplan West-Brabant aangeduid als verbinding van 3e orde en zal als zodanig tot het sekundair wegenplan gaan behoren.
- + de randwegen West en Noord behoren tot de randstedelijke hoofdwegenstructuur van de gemeente Bergen op Zoom.

aan te leggen wegen

- + de Nieuwe Beymoerseweg en de Brederodelaan worden aangemerkt als onderdelen van het stedelijk hoofdwegenet met een interlokale verkeersfunctie.

1.3. Fasering

fasering nodig

Een gefaseerde aanpak van deze structuur is nodig op grond van het feit, dat noch financieel noch procedureel de gehele structuur gelijktijdig en op korte termijn kan worden gerealiseerd. Een gefaseerde aanpak dient echter zodanig te zijn, dat:

- een zo groot mogelijke bijdrage aan de oplossing van de verkeersproblematiek wordt verkregen.
- geen hoofdverbindingsfuncties van de Zoomweg worden overgenomen door c.q. overgeheveld naar verbindingen van lagere orde. Indien de Zoomweg niet of in een latere fase zou worden gerealiseerd treedt een nieuwe situatie op, waarbij nieuw overleg nodig zal zijn.

Uitgaande van de gedachte, dat het praktisch niet mogelijk zal zijn, om als eerste onderdeel van de structuur de Zoomweg (tussen de S9 nabij Dassenberg en de Randweg Oost) te realiseren, en gelet op de noodzaak zo spoedig mogelijk tot verlichting van de verkeersdruk op de Halsterseweg te komen, wordt, rekening houdend met bovengenoemde uitgangspunten, de volgende gefaseerde aanpak voorgesteld:

3 fasen

- 1e fase a. Randweg West tot Halsterseweg
 - b. Nieuwe Beymoerseweg
- 2e fase c. Zoomweg in gefaseerde uitvoering tussen Randweg Oost en S9
 - d. één rijbaan Randweg Noord
 - e. doortrekking S10 tot aan de Zoomweg
- 3e fase f. gedeelte Rode Schouw-Randweg Noord van de Brederodelaan.

Vervolgens zal, konform het ontwerp voor het bestuurlijk konvenant, op grond van de feitelijke ontwikkelingen en de capaciteitsbehoefte op de diverse verbindingen worden gezien:

*eventueel nog aan te
leggen verbindingen*

- de verbindingen Nieuwe Beymoerseweg-Beeklaan
- doortrekking Brederodelaan tot Wouwseweg
- verdubbeling Zoomweg
- verdubbeling Randweg Noord.

Wanneer mogelijkheden zouden ontstaan tot het eerder realiseren van het betreffende gedeelte van de Zoomweg, dan is de voorgestelde fasering geen belemmering voor deze versnelde aanpak, daar de Zoomweg immers de basis vormt voor de structuur van de oplossing.

*planologische regeling
noodzakelijk*

Een voorwaarde voor realisering van de beoogde wegenstructuur is de planologische regeling ervan.

Omgekeerd veronderstelt het volgen van een planologische procedure de bestuurlijke haalbaarheid van realisering van de structuur, zoals die in bestemmingsplannen zal worden opgenomen.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de planologische regeling van de Randweg-Noord, voorzover gelegen binnen de gemeente Halsteren.

Daarnaast echter is dit plan opgezet om ook een adekwate planologische regeling te bereiken voor het aangrenzende gebied.

Dit gebied is namelijk niet opgenomen in het gedeeltelijk goedgekeurde bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1978", maar maakt nog deel uit van het "Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1960".



LIGGING PLANGEBIED

2. GEGEVENS UIT DE INVENTARISATIE

2.1. Ligging, begrenzing en oppervlakte

ligging

Het plangebied ligt in het zuiden van de gemeente en grenst aan Bergen op Zoom. Een klein gedeelte van het plangebied maakt deel uit van het terrein van het Psychiatrisch Ziekenhuis Vrederust.

grenzen

Het plangebied wordt behalve door de gemeentegrens van Bergen op Zoom in het westen begrensd door de achtertuinen van de oostelijke bebouwing langs de Halsterseweg.

oppervlakte

In het noorden vormen de Fort Pinsenweg, Melanenweg en Prins Mauritsweg de begrenzing, terwijl het gebied in het oosten grenst aan het terrein van Vrederust. De oppervlakte van het totale plangebied is 32 ha.

2.2. Vigerende bestemmingen

*Uitbreidingsplan
in Hoofdzaak*

De gronden van het plangebied maken tot dusver deel uit van het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak,
vastgesteld: 15 juni 1960
goedgekeurd (gedeeltelijk) door Gedeputeerde Staten: 21 februari 1962, G. nr 77094
goedgekeurd (gedeeltelijk) door de Kroon, 16 juli 1965

*enkele gebiedjes nog
niet geregeld*

Overigens is een klein gedeelte ten zuiden van de Prins Mauritsweg en het oostelijk plangedeelte aan de Loolaan in verband met de nadien opgetreden grenskorrektries tussen de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren nog niet opgenomen in een planologische regeling van de gemeente Halsteren.
Daarvoor gelden nog de voordien door de gemeente Bergen op Zoom vastgestelde regelingen.

2.3. Bestaande bebouwing en goothoogte

*enkele woningen zullen
verdwijnen*

Ter hoogte van de Loolaan komen 12 een-gezinshuizen van matige kwaliteit voor met een goothoogte van ca. 3,5 meter. Het tracé van de Randweg Noord is zodanig gekozen dat deze woningen gehandhaafd kunnen blijven.

In het westelijk deel zullen een smederij van matige kwaliteit en 2 eengezinshuizen, waarvan één van goede kwaliteit, en één van slechte kwaliteit, moeten worden geamoveerd.

*woningen zijn van goede
kwaliteit*

De overige woningen zijn bijna alle van goede kwaliteit; 2 woningen zijn van matige kwaliteit.

Langs de Steenovenweg bevindt zich een houten woning.

De goothoogte van de woningen bedraagt overwegend 3 - 3,5 meter. Voor een nadere detaillering wordt verwezen naar de bijlage, waarin de komplette fotoverkenning is weergegeven.

2.4. Eigendomsverhoudingen en grondgebruik

partikulier eigendom

De gronden in het plangebied zijn partikulier eigendom.

Ten behoeve van de realisering van de Randweg Noord zullen gronden aangekocht moeten worden.

agrarisch gebruik

Het huidige gebruik van de grond is naast het wonen overwegend agrarisch.

De aanleg van de Randweg Noord zal naar verwachting het voortbestaan van een kassenbedrijf en een bedrijf met intensieve veehouderij, alsmede van een aannemingsbedrijf niet in gevaar brengen.

2.5. Landschappelijke aspecten.

*gebied heeft land-
schappelijke waarden*

Het plangebied is als landschappelijk waardevol aan te merken. In de nabije omgeving is het beschermende monument Fort Pinsen als onderdeel van de 6e fortenlinie van Bergen op Zoom naar Steenbergen gelegen.

Uit het onderzoek, dat in het kader van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1978" is ingesteld naar de landschappelijke kwaliteiten van het gebied is het navolgende naar voren gekomen.

bodem

Het gebied is opgebouwd uit enkeerd- en vaaggronden, die beide uit leemarm en zwak lemig zand bestaan, maar met verschillende grondwatertrappen. Voor de enkeerdgronden is de gemiddelde hoogste grondwaterstand tussen de 40-80 cm beneden het maaiveld, en de gemiddelde laagste grondwaterstand beneden de 120 cm beneden het maaiveld. Voor de vaaggronden ligt de gemiddelde hoogste grondwaterstand tussen de 80-140 cm, en de gemiddelde laagste grondwaterstand beneden de 160 cm beneden het maaiveld.

ruimtelijk-structurele betekenis

De ruimtelijke waarde van het gebied vloeit voort uit de bufferfunctie tussen het Fort Pinsen en de Jankenberg enerzijds en de woonbebouwing van het gebied Meilust in Bergen op Zoom anderzijds. Door de aanleg van de Randweg Noord zal de ruimtelijke waarde als bufferfunctie aanzienlijk afnemen.

Naast de bufferfunctie heeft het gebied uit landschappelijk oogpunt een grote innerlijke waarde door het contrast tussen het open westelijk gedeelte en het meer door kavelbeplantingen gesloten oostelijke gebiedsdeel.

Hieraan wordt wel afbreuk gedaan door de verspreide woonbebouwing en kassenkompleksen langs de Fort Pinsenweg.

geomorfologie

Binnen het plangebied zijn behoorlijke nivoverschillen aanwezig. De ligging van het maaiveld varieert van 5 tot circa 10 meter + N.A.P. In het noordoostelijk gedeelte van het gebied is reeds het begin van het erosiedal merkbaar, waarin op het diepste punt het Grote Melanenvan ligt. Door de nivoverschillen worden bodempakketten van diverse oorsprong aangetroffen. Deze geven aanleiding tot interessante gradiënten of overgangszones.

vegetatie

Door de nivoverschillen, de door vergraving ontstane steile overgangszones en de nog bestaande houtwallen nabij het Fort Pinsen is een milieu geschapen, dat een rijk vegetatiebeeld met betrekking tot de kruidenflora te zien zou kunnen geven. Het aantal overgangszones van verscheiden aard is talrijk. Gekonstateerd moet echter worden, dat de vegetatie in verscheidenheid is teruggelopen.

De aanleg van de Randweg Noord zal dit effect waarschijnlijk nog versterken. Toch kan aan het resterende gebied nog een grote potentiële waarde worden toegekend.

landschappelijke waarde

De landschappelijke waarde vloeit voort uit een aantal componenten, die het gebied momenteel een aantrekkelijk beeld meegeven, namelijk de optredende nivoverschillen, de grillige kavelstructuur, de beplantingen, bestaande uit inheemse soorten langs wegen en perceelgrenzen en de houtsingels nabij het Fort Pinsen.

recreatieve waarde

De recreatieve waarde van het plangebied is toegespitst op de rustige vormen van dagrecreatie, zoals wandelen en fietsen.

2.6. Nutsvoorzieningen

gastransportleiding

Langs de Ernst Casimierweg ligt een transportleiding voor gas.

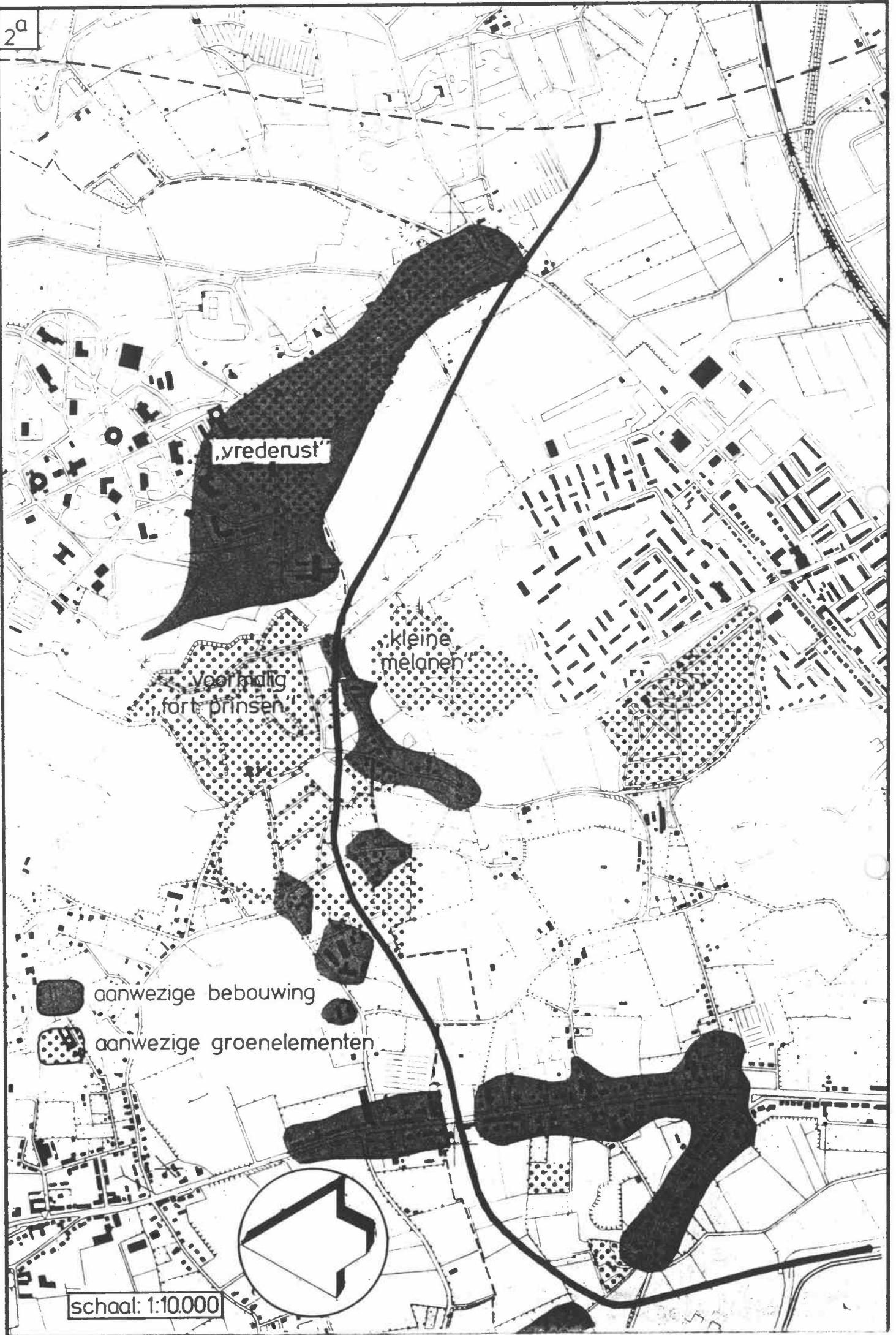
2.7. Milieuhygiënische aspecten

geluids- en stankoverlast

Van belang hierbij is vooral het aspect geluidhinder, met name van de toekomstige Randweg Noord.

In paragraaf 3.5. zal hieraan uitgebreid aandacht worden geschonken.

De stankoverlast van intensieve veehouderij is beperkt.



vrederust

voornalig
fort prinsen

kleine
melanen

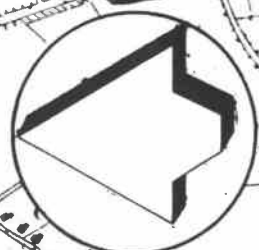


aanwezige bebouwing



aanwezige groenelementen

schaal: 1:10.000



3. VERKEERSASPEKTEN

3.1. Tracé-bepaling

Bij de bepaling van het tracé voor de Randweg Noord zijn in eerste instantie een tweetal mogelijkheden in overweging genomen.

Daarbij was het ongerept laten van de Kleine Melanen uitgangspunt.

*bezwaren tegen tracé ten
zuiden van de Kleine Melanen*

Onderzocht zijn een tracé ten zuiden en een tracé ten noorden langs de Kleine Melanen.

Al in een vroegtijdig stadium werd duidelijk, dat aan het tracé zuidelijk langs de Kleine Melanen ernstige bezwaren kleven.

1. Dit tracé doorsnijdt het totale Meilustgebied en ontkoppelt het noordelijk deel van het rest van de stad.
2. Het vinden van een gunstige kruisingsmogelijkheid met de Halsterseweg is zo goed als onmogelijk.
3. Bovendien zou bij dit zuidelijk tracé het verkeersontlastend effect voor een beperkter gedeelte van de Halsterseweg gelden.

Verkeerstechnische en civieltechnische aspecten zijn bepalend geweest voor de minimaal aan te houden boogstralen en de plaats van de aansluitpunten. Situatieve gegevens hebben een doorslaggevende rol gespeeld bij de tracé-bepaling.

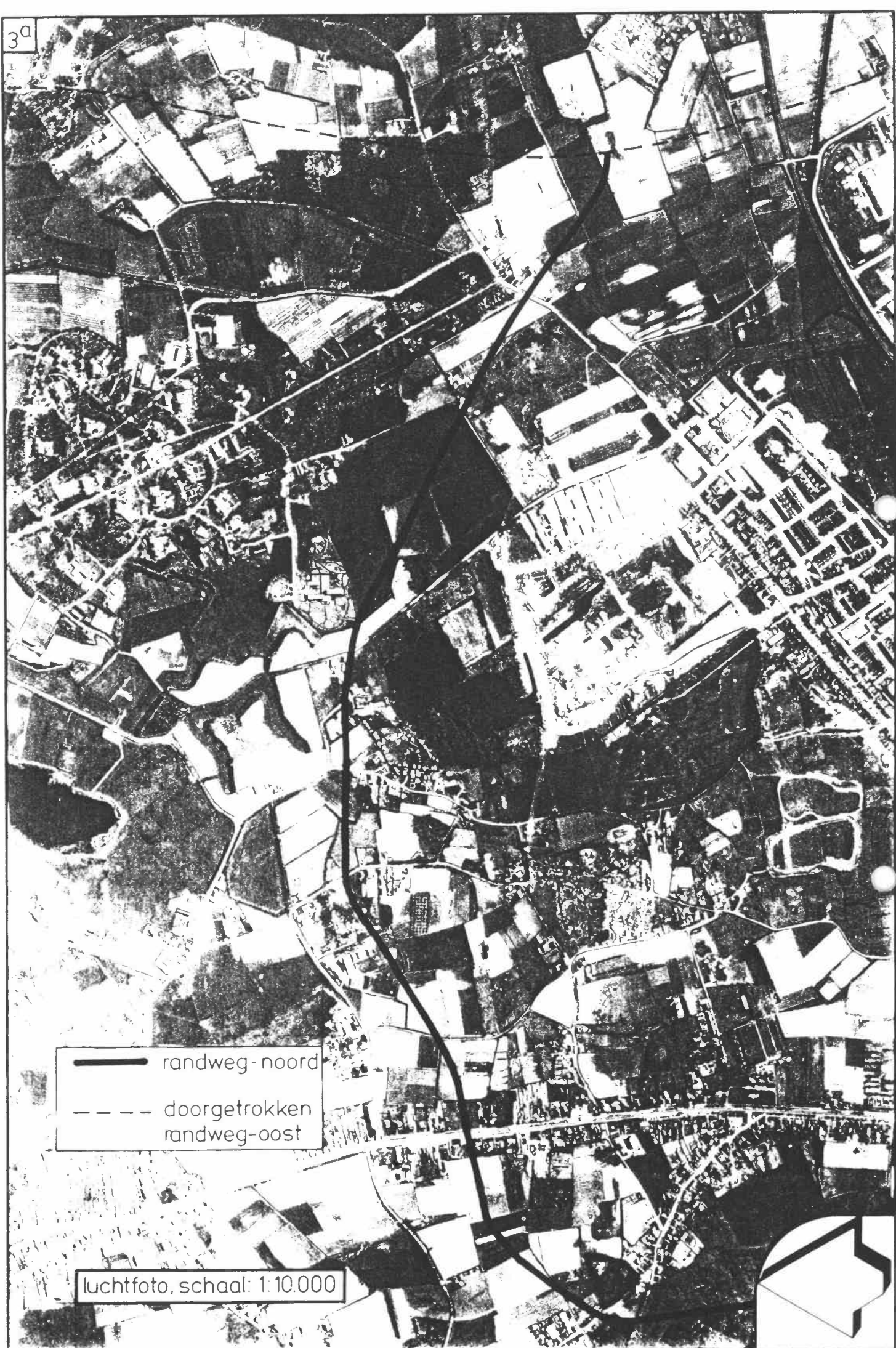
Op nevenstaande kaart zijn de aanwezige bebouwing en groenelementen en tevens het tracé van de Randweg Noord aangegeven.

Ter verduidelijking is op de volgende pagina een luchtfoto weergegeven met daarop het tracé ingetekend.

*Kleine Melanen en Fort
Pinsen blijven onaangetast*

Als uitgangspunt is genomen het onaangestast laten van zowel de Kleine Melanen als het beschermde monument Fort Pinsenweg.

Dit noodzaakt tot de sloop van drie ter plaatse aanwezige opstallen.



*ook rekening gehouden
met Vrederust*

Bij de vaststelling van het oostelijk tracégedeelte is zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van het Psychiatrisch Ziekenhuis Vrederust; daarnaast is het inachtnemen van voldoende afstand tot de geplande bebouwing aan de Moerkens bepalend geweest. Realisering van dit weggedeelte leidt op het gebied van Halsteren niet tot a-moveren van woningen.

*ook rekening gehouden
met de Zoomweg*

De door Gedeputeerde Staten geformeerde werkgroep Halsterseweg had o.a. tot taak de mogelijkheid te onderzoeken of het tracé van de doorgetrokken Randweg Oost zodanig kan worden bepaald, dat deze doortrekking "past in een toekomstige hoofdwegenstructuur", i.c. het tracé van de Zoomweg.

Op rijksnivo is over dit tracé nog geen beslissing genomen. De tracénota van Rijkswaterstaat zou bij deze keuze als uitgangspunt dienen.

In deze tracénota worden een aantal varianten gegeven. Over het tracé bestaat echter, onder afwijzing van de overige varianten bij provincie, regio en betrokken gemeenten een éénduidige mening i.c. volgens tracé B1 volgens de in het vooroverleg in 1980 gepresenteerde tracé-varianten van Rijkswaterstaat.

Vooruitlopend op de beslissing van de minister is het tracégedeelte oostelijk van het aansluitpunt van de Marconilaan zodanig opgenomen, dat te zijner tijd binnen de plangrenzen de aansluiting van de Randweg Noord op de als Zoomweg doorgetrokken Randweg Oost gerealiseerd kan worden, en wel als autosnelweg.

3.2. Verkeerstechnische aspecten

*funkties huidige
randwegen*

Het huidige randwegenstelsel van Bergen op Zoom vertoont een belangrijke diskontinuiteit langs de noordzijde van het stedelijk gebied; de aangelegde delen van de Randweg Oost en de Randweg West functioneren min of meer los van elkaar.

*effekt aanleg
Randweg Noord*

De Randweg Oost heeft een funktie als ver-deelweg voor het verkeer uit de richting Roosendaal en als route voor het doorgaand verkeer langs de oostflank van de stad.

De Randweg West is onderdeel van de hoofd-ontsluiting van het Theodorushavengebied.

De Randweg Noord vormt de schakel, die het reeds gerealiseerde deel van de Randweg West verbindt met de Randweg Oost, na-dat deze in noordelijke richting zal zijn doorgetrokken.

Het nu aanwezige verkeersbeeld zal zich bij de realisering van de Randweg Noord en de aansluitende delen van de Randweg West en de Randweg Oost ingrijpend wijzigen; voor Bergen op Zoom wordt het door-gaande verkeer dan via de randwegen afge-wikkeld, terwijl het eksterne verkeer de meest gunstige stedelijk invalsweg zal kiezen naar zijn bestemming in Bergen op Zoom.

funkties Randweg Noord

Voor de gemeente Halsteren betekent de Randweg Noord de realisering van een zuid-tangent van het gemeentelijk wegensstelsel. Deze zal echter pas als zodanig kunnen gaan funktioneren als de oostelijke en de west-elijk tangent -resp. de Brederodelaan en de Nieuwe Beymoerseweg daarop aangesloten zijn.

Voor het vrachtverkeer zal de Randweg gaan funktioneren als ontsluitingsweg van de industriegebieden en als route voor ge-vaarlijke stoffen.

De Halsterseweg zal vanuit het noorden, middels een T-aansluiting op de Randweg Noord aangesloten worden. Hierdoor zal een eind komen aan de onhoudbare ver-keerssituatie op de Halsterseweg voor zo-ver deze gelegen is binnen de gemeente Bergen op Zoom.

Voor het afwikkelen van het doorgaande verkeer tussen Tholen en Bergen op Zoom buiten de kern van Halsteren om, is de verharding en verbreding van de Nieuwe Beymoerseweg voorzien.

Vanwege de aansluiting van de Nieuwe Beymoerseweg op het randwegenstelsel draagt deze verbinding bij aan de zo gewenste belasting-vermindering van de Halsterseweg binnen de gemeente Halsteren.

vooruitberekeningen verkeersintensiteiten

Het is in verband met de noodzakelijke ruimtereservering van belang om te weten tot welke omvang de weg en zijn aansluitingen eventueel moeten kunnen uitgroeien, om ook op lange termijn goed te kunnen functioneren. Hiertoe is door de Dienst Gemeentewerken van Bergen op Zoom aan de hand van een door Buro Goudappel en Coffeng opgesteld verkeersmutatiemodel een vooruitberekening gemaakt van het toekomstige verkeersbeeld (tot 2000).

De verkeersintensiteiten variëren van + 14.000 tot 17.000 motorvoertuigen/etmaal voor de Randweg-Noord.

intensiteit

Verkeersintensiteitsberekeningen op basis van het rapport van de DVK (Rijkswaterstaat) "Verkeersprognose Zoomweg", nota 80-02, komen voor het jaar 1990 uit op een etmaalintensiteit van + 12.000 tot 14.000 motorvoertuigen voor Randweg-Noord waarin het interne verkeer op de randwegen niet is meegenomen.

Randweg Noord zal uit vier rijstroken dienen te bestaan

De capaciteitsgrens van een weg met twee rijstroken blijkt, zeker op lange termijn, royaal overschreden te worden.

Bovendien dient de Randweg een wervend karakter te krijgen, met name voor het lokale verkeer. Gezien deze functies en intensiteiten ligt de aanleg van een weg met vier rijstroken met twee gescheiden rijbanen voor de hand.

In de keuze voor vier rijstroken speelt tevens de overweging, dat het vrij trage en omvangrijke vrachtverkeer van en naar de industrieterreinen een vlotte verkeersafwikkeling niet mag belemmeren, een belangrijke rol.

as doorgetrokken

randweg - oost

verlengde marconilaan

randweg - noord

burgem

wittelaan

halsterseweg

randweg - west

- ■ ■ gemotoriseerd verkeer
- ● ● langzaam verkeer
- ▶ ▶ ▶ veilingverkeer



schaal: 1:10.000

3.3. Aansluitpunten op de Randweg Noord

Op nevenstaande kaart is de Randweg Noord weergegeven met de aansluitingen voor gemotoriseerd verkeer.

De kaart op de volgende pagina geeft de Randweg Noord weer met de aansluitingen voor het langzame verkeer.

aansluitpunten

Van west naar oost gaand betreft het de volgende aansluitingen:

Halsterseweg

- ter plaatse van de aansluiting van de Halsterseweg op de Randweg Noord zal een T-aansluiting worden gerealiseerd voor het uit het noorden komend verkeer. Voor het langzame verkeer zal een doorgaande beweging mogelijk blijven.

Burg. Wittelaan

- vanuit het zuiden zal de Burgemeester Wittelaan worden doorgetrokken naar de Randweg Noord. Globaal via een tracé, dat is gericht op de Antoniusmolen in Halsteren.

De Burg. Wittelaan zal de functie vervullen van één van de ontsluitingswegen voor het woongebied "Meilust" in Bergen op Zoom.

De langzaam verkeersstructuur zowel ten noorden als ten zuiden van de Randweg Noord is zodanig, dat voorzieningen voor het langzame verkeer op dit punt niet noodzakelijk worden geacht.

Steenovenweg

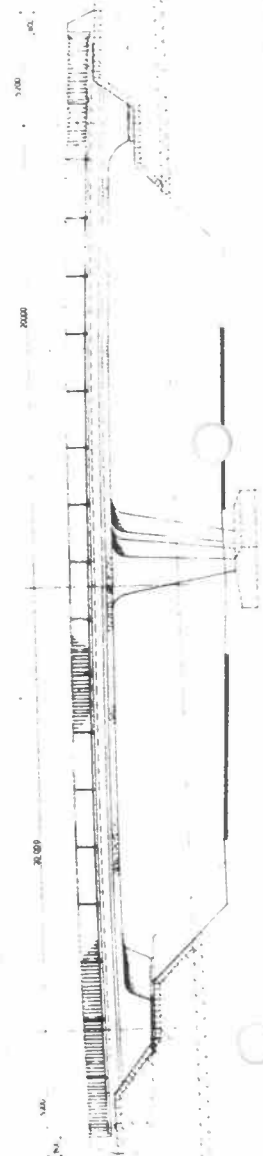
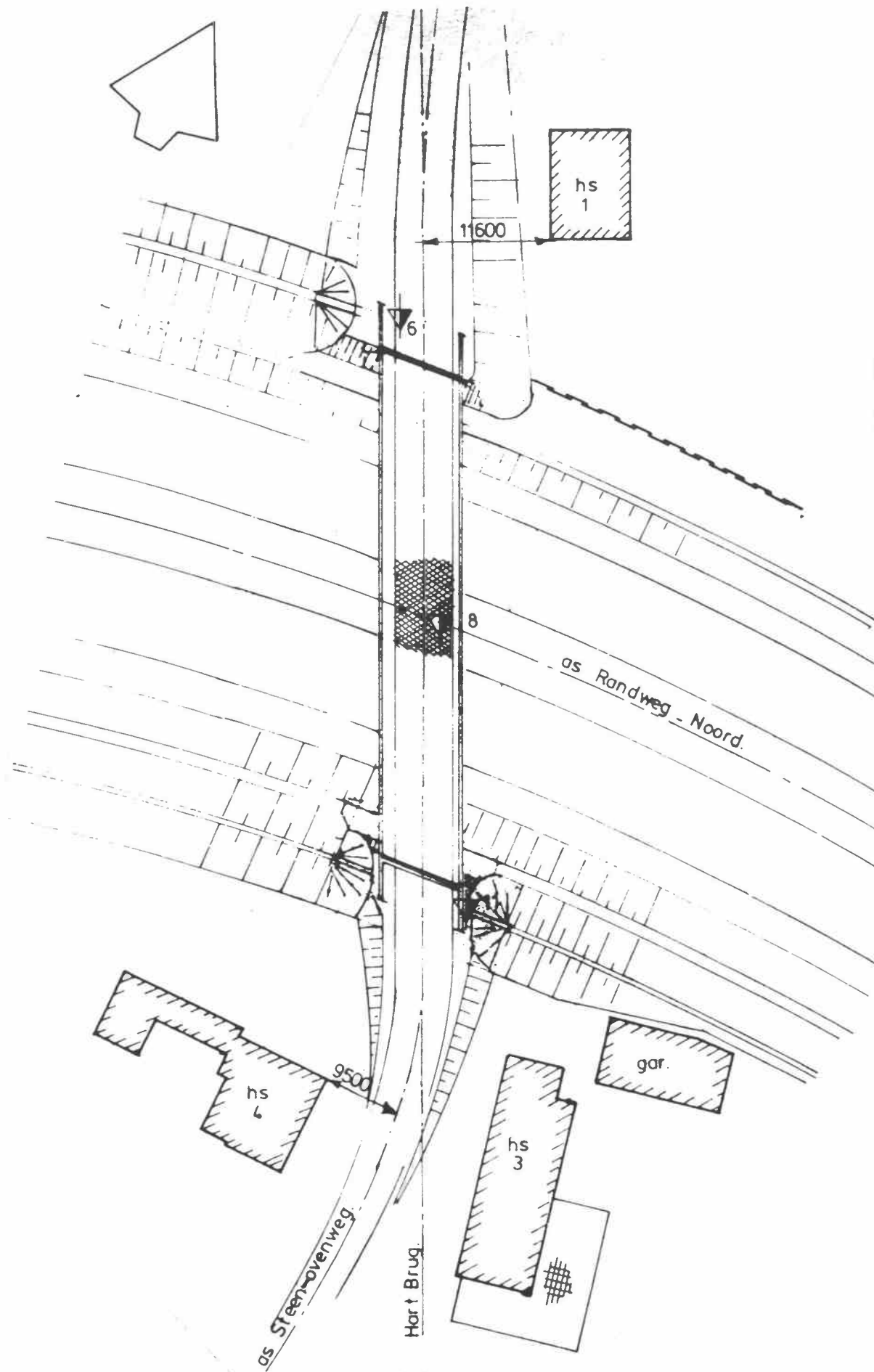
- Ter hoogte van de kruising van de Steenovenweg met de Randweg Noord zal een ongelijkvloerse kruising de veilige oversteek van langzaam verkeer over de Randweg Noord moeten garanderen.

Hier is sprake van een "koude" kruising zonder aansluitingen.

Brederodelaan

- De brederodelaan zal ter hoogte van de kruising van de Prins Mauritsweg met de Randweg Noord vanuit noordelijke richting middels een T-aansluiting op de Randweg Noord uitmonden.

Deze weg zal een functie vervullen als ontsluitingsweg van de oostelijke woongebieden in Halsteren en als een weg, die de Halsterseweg voor een gedeelte moet ontlasten. Daarnaast zal over deze weg een deel van de verkeersrelatie van Wouw met Bergen op Zoom kunnen worden afgewikkeld indien de Brederodelaan wordt doorgetrokken naar de Wouwseweg.



doorsnede B - B

DETAIL 1

Vrederust

- In de onmiddellijke omgeving van de op het terrein van het psychiatrisch ziekenhuis Vrederust gelegen verpleegstersflat "Moermont" wordt ten behoeve van de ontsluiting van Vrederust een ook voor gemotoriseerd verkeer bedoelde ontsluiting via de Prins Mauritsweg naar de Brederodelaan aangelegd.

Marconilaan

- In het verlengde van de Marconilaan zal direkt oostelijk van het veiling-kompleks een weg vanuit zuidelijke richting op de Randweg Noord worden aangesloten.

De Moerstraatsebaan wordt omgelegd en krijgt een aansluiting aan de Randweg Noord tegenover de aanhaking van de doorgetrokken Marconilaan. Hiermee wordt de bereikbaarheid van Vrederust voor gemotoriseerd verkeer veilig gesteld.

Voor een tweetal punten is een nadere detaillering gegeven (zie kaartjes):

- detail 1 betreft de overkluizing ter plaatse van de Steenovenweg
- detail 2 betreft de aansluiting Brederodelaan

In de volgende paragraaf zal nader ingegaan worden op de konsekventies en relaties van deze weg.

3.4. Randweg Noord in relatie met de gemeente Halsteren

3.4.1. gemotoriseerd verkeer

De problematiek van de verkeerssituatie van de gemeente Halsteren wordt beheerst door de overbelasting van de Halsterseweg.

Halsterseweg heeft (te) veel functies

De overbelasting wordt veroorzaakt door het feit dat deze weg meerdere functies heeft:

- als verbinding tussen de aanliggende kernen onderling
- als verbinding van de kernen met het regionale centrum Bergen op Zoom
- als verbinding van Bergen op Zoom en de aanliggende kernen met het hoofdwegenet zowel in noordelijke als in zuidelijke richting
- als verbinding tussen R19 en de A58
- als onderdeel van de verbinding van Bergen op Zoom met Tholen.

Deze functies hebben een zeer hoge verkeersintensiteit op de Halsterseweg tot gevolg. In combinatie met:

- de aard en uitrusting van de Halsterseweg
- de ligging van de weg in de ruimtelijke structuur, alsmede ,
- de laatste jaren sterk toegenomen verkeersintensiteit, heeft dit geleid tot talrijke problemen.

Halsterseweg kent talrijke problemen

Genoemd kunnen worden:

1. Ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving van de weg, hetgeen veroorzaakt wordt door
 - + veel verkeerslawaaï en luchtverontreiniging, mede veroorzaakt door het hoge percentage vrachtverkeer (ruim 18% in 1975)
 - + moeilijke bereikbaarheid van de aanliggende woonbebouwing, doordat de erf-functie van de weg in het gedrang is gekomen.

+ een grote onveiligheid, c.q. gevoel van onveiligheid voor de aanwonenden en voor het langzame verkeer, vooral het bedieningsverkeer.

2. Een laag afwikkelingsnivo tengevolge van de te beperkte capaciteit van de weg. Regelmatig treedt filevorming op.
3. Een vrij grote onveiligheid voor het verkeer. In 1977 vonden op de Halsterseweg tussen km 39.0 en 40.2 21 ongevallen plaats.

*oplossing voor
Bergen op Zoom*

Het aanleggen van de Randweg Noord en het afsluiten van de Halsterseweg ten zuiden van de Randweg, tezamen met de aanleg van de Burg. Wittelaan en Marco nilaan levert een oplossing voor het probleem op het in Bergen op Zoom gelegen gedeelte van de Halsterseweg. Het probleem voor Halsteren is met de aanleg van deze wegen niet verholpen.

*oplossing is voor Halsteren
minder eenvoudig*

Gelet op de onzekerheden ten aanzien van de hoofdwegenstructuur -de aanleg van de Zoomweg, de doortrekking van de S10 tot de Zoomweg en de termijnen, waarin dit zal geschieden- is de oplossing voor Halsteren minder eenvoudig.

*randvoorwaarden voor op-
lossing problematiek
Halsterseweg*

Als randvoorwaarden gelden dan ook:

- elke oplossing moet bijdragen in de ontlasting van de Halsterseweg
- voorkomen moet worden, dat de druk op de Halsterseweg zou kunnen toenemen
- een deeloplossing mag niet zodanig zijn, dat daarmee de functie van de hoofdverbindingen zou worden overgenomen.

In de nota "Wegenstructuur Halsteren-Bergen op Zoom, Mogelijkheden voor een aanpak" wordt dan ook o.a. gesteld:

*aanleg Zoomweg en Nieuwe
Beymoerseweg is nodig*

De Zoomweg en de Nieuwe Beymoerseweg zijn nodig en voldoende om de Halsterseweg te ontlasten van doorgaand verkeer.

Niettemin blijft ook bij realisering van Zoomweg en Nieuwe Beymoerseweg, de Halsterseweg belast met ± 12.100 mvt/etm.

*ook aanleg Brederodelaan
is nodig*

Het aandeel vrachtverkeer hierin is echter gering; naar schatting ten hoogste 1200 va/etm.

De totale verkeersbelasting blijft evenwel hoger dan in eerste instantie als aanvaardbaar wordt beschouwd (nl. $\pm$ 8000 mvt/etm).

Een mogelijkheid om de verkeersbelasting op de Halsterseweg verder te beperken is de volgende:

- aanleg Brederodelaan als oostelijke verbinding tussen Halsteren en Bergen op Zoom. Hiermee kan de Halsterseweg verder worden ontlast met $\pm$ 2900 mvt/etm.

Op de Halsterseweg resteert dan nog een verkeersbelasting van 9200 mvt/etm.

Als de Halsterseweg met een T-kruising aangesloten wordt op de Randweg Noord, zal het gemotoriseerde verkeer, komend uit het noorden via de Halsterseweg op de Randweg Noord geleid worden.

Het ten opzichte van Bergen op Zoom doorgaande verkeer kan dan via de verlengde Randweg Oost verder naar het zuiden en oosten worden afgevoerd, terwijl het verkeer met bestemming Bergen op Zoom van de Burg. Wittelaan en de Marconilaan gebruik zal kunnen maken.

Het gemotoriseerde verkeer vanuit het Psychiatrisch Ziekenhuis Vrederust kan via de ontsluitingsweg langs de Mauritsweg en de aansluiting van de Brederodelaan op de Randweg Noord komen.

3.4.2. langzaam- en veilingverkeer

Naast routes en aansluitingen voor het gemotoriseerde verkeer voorziet het bestemmingsplan Randweg Noord 1983 ook in routes voor het langzame- en veilingverkeer.

*4 oversteekplaatsen voor
langzaam verkeer*

Het langzame verkeer kan de Randweg Noord op 4 plaatsen kruisen, te weten:

- bij de Halsterseweg; de kruising zal gelijkvloers op aparte fietspaden geschieden en zal beveiligd moeten worden.

- de tweede kruisingsmogelijkheid ligt bij de Steenovenweg. Hier zal een ongelijkvloerse kruising komen d.m.v. een fietsbrug. Deze brug is mede bedoeld voor het veilingverkeer. (zie ook detail 1).
- een derde oversteek t.b.v. fietsers en voetgangers is opgenomen bij de toekomstige aansluiting van de Brederodelaan. Deze oversteek zal aan één zijde van het kruispunt worden aangelegd voor fietsers en voetgangers in beide richtingen (zie detail 2).
- de vierde oversteekplaats voor langzaam verkeer is geprojecteerd bij de Marconilaan/Moerstraatsebaan welke buiten het plangebied van Halsteren is gelegen.

3.5. Geluidhinder en de Randweg Noord

Op 1 januari 1982 zijn van hoofdstuk VI van de Wet Geluidhinder de afdelingen 1 en 2 in werking getreden. Daarin wordt met name ingegaan op de omvang van geluidzônes en de maatregelen met betrekking tot de "nieuwe situaties".

Elke weg, waarover meer dan 2450 motorvoertuigen per etmaal rijden, heeft een zône; dit is een aandachtsgebied, waarbinnen de regels van de Wet Geluidhinder van toepassing zijn. De breedte van die zône is afhankelijk van het aantal rijstroken, dat de weg telt en van het gegeven of het een stedelijk of buitenstedelijk gebied betreft; de omvang van de geluidzônes is in de wet voorgeschreven. Binnen deze zônes moet een akoestisch onderzoek worden verricht.

De maatregelen met betrekking tot de nieuwe situaties hebben tot gevolg, dat bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zône, de waarden van de geluidsbelasting in acht moeten worden genomen, zoals die in de artikelen 82 t/m 85 van de Wet Geluidhinder als hoogst toelaatbaar worden aangemerkt.

omvang geluidszône
400 meter

Aangezien de Randweg Noord uit 4 rijstroken zal bestaan en in buitenstedelijk gebied is gelegen (maksimumsnelheid 70 km per uur), bedraagt de geluidszône 400 meter aan weerszijden van de weg. Dit houdt in, dat het plangebied geheel binnen deze zône ligt.

maatgevende verkeers-
intensiteiten

De prognoses van toekomstige verkeersintensiteiten en de berekening van de geluidsbelasting zijn in oktober 1984 uitgevoerd door de Geluidmeetdienst van de gemeente Bergen op Zoom. Een verslag hiervan is te vinden in de Akoestische Rapportage "Randweg Noord"

Met betrekking tot de maatgevende intensiteiten, is gebruik gemaakt van verkeersgegevens afkomstig uit het Verkeersmodel Bergen op Zoom. Dit model is gebaseerd op verkeerstellingen en onderzoeken in 1983. Aan de hand van deze gegevens is een prognose opgesteld voor verkeersintensiteiten.

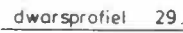
Verkeersintensiteiten in aantallen motorvoertuigen.

wegvak	etmaalintensiteit	gemidd. daguur	gemidd. nachtuur
Halsterseweg-Burg.Wittelaan	14600	910	115
Burg.Wittelaan-Brederodelaan	15600	970	125
Brederodelaan-Marconilaan-N.	16600	1030	130

Voor de drie wegvakken geldt, dat het aantal vrachtwagens 's nachts 7% zal bedragen, waarvan 25% zwaar en 75% middelzwaar vrachtverkeer.

Op het wegvak Halsterseweg-Burgemeester Wittelaan is voor alle motorvoertuigen een snelheid van 60 km per uur en op wegvak Burgemeester Wittelaan-Marconilaan-Noord voor alle motorvoertuigen een snelheid van 70 km per uur aangehouden.

Hand-drawn cross-section of a road with a drainage ditch. The ditch is on the left, with a depth of 620 mm and a width of 255 mm. The road surface is on the right, with a width of 244 mm. The ditch is filled with a cross-hatched pattern. The road surface is also cross-hatched. The ditch is labeled 'onderkant' and 'c.w.'.



Er zijn berekeningen over een 50-tal waarneempunten gemaakt.

Konform de Wet Geluidhinder en in aansluiting op bovenvermeld rapport "Geluidsaspecten Randweg Noord" zal in de beschouwing over de te nemen maatregelen ter beperking van verkeerslawaaï als maximale gevelbelasting $50 + 5 \text{ dB(A)} = 55 \text{ dB(A)}$ aangehouden worden.

geluidwerende maatregelen zijn vereist

Voor het terugbrengen van het hoge geluidsnivo tot aan of beneden deze wettelijke grenswaarde van 55 dB(A) staan in principe een drietal mogelijkheden ter beschikking.

1. Vergroting van de afstand tussen de weg en de bebouwing.

Aangezien geen nieuwbouw van woningen wordt voorzien in het plangebied is dit geen reële mogelijkheid.

2. Geluidsisolerende maatregelen aan de woningen.

Deze kunnen eventueel als aanvullende maatregel gebruikt worden.

3. Geluidwerende voorzieningen langs de weg.

In het rapport "Geluidsaspecten Randweg Noord" wordt een pakket maatregelen voorgesteld, dat bestaat uit aarden wallen en geluidsschermen. Dit pakket is met enkele uitzonderingen daarop, overgenomen.

Dit pakket van maatregelen is evenals de waarneempunten, weergegeven op kaart 1. Daaruit blijkt, dat de belangrijkste maatregel in het plangebied betreft de ingraving van de Randweg Noord, aangevuld met geluidswal en schermen.

Tevens is het noodzakelijk gebleken om bij de flat Vrederust geluid beperkende maatregelen te treffen. Op nevenstaande blz. zijn de dwarsprofielen aangegeven, welke ter hoogte van de flat Vrederust zijn gelegen. Aan de noordzijde (de zijde waar bovengenoemde flat is gelegen) is een scherm van 6 meter t.o.v. het maaiveld geprojecteerd (profiel 30) en wel zodanig

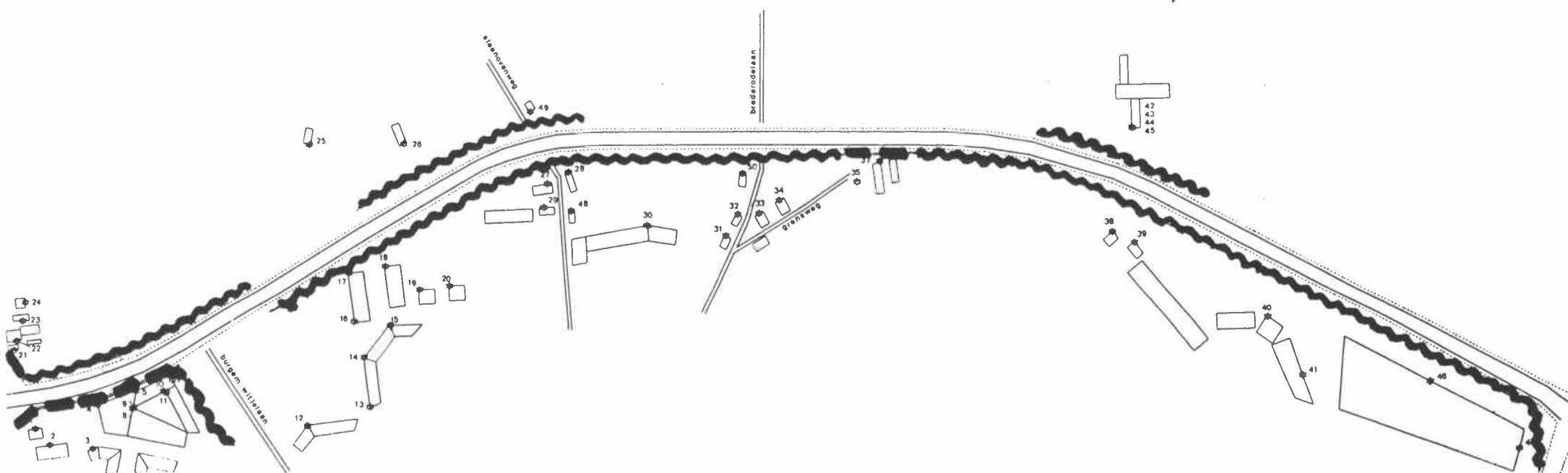
gemeentewerken bergen op zoom

•³⁸ waarneempunt

 aarden wal

 geluidschermer

Bijlage 1



Geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Randweg Noord

Waarneem- punt	adres/locatie	Waarneemhoogte t.o.v. lokaal maaiveld in meters	L_{Aeq} etmaalwaarde dB(A)	Geluidsbelasting dB(A)
* 1	Halsterseweg 129	5	59	53
* 2	Halsterseweg 133	5	54	48
* 3	geprojecteerde woning- bouw Akkerhoef	5	53	47
* 4	geprojecteerde gemengde bebouwing Akkerhoef	3	56	51
* 5	geprojecteerde gemengde bebouwing Akkerhoef	3	60	54
* 6	geprojecteerde gemengde bebouwing Akkerhoef	3	60	54
* 7	geprojecteerde gemengde bebouwing Akkerhoef	3	55	49
* 8	geprojecteerde gemengde bebouwing Akkerhoef	6	50	45
* 9	geprojecteerde gemengde bebouwing Akkerhoef	6	38	33
* 10	geprojecteerde gemengde bebouwing Akkerhoef	6	60	54
* 11	geprojecteerde gemengde bebouwing Akkerhoef	6	54	49
12	geprojecteerde woning- bouw Noorwegenpad	5	48	43
13	geprojecteerde woning- bouw Noorwegenpad	5	46	41

Waarneem- punt	adres/locatie	Waarneemhoogte t.o.v. lokaal maaiveld in meters	L _{Aeq} etmaalwaarde dB(A)	Geluidsbelasting dB(A)
14	geprojecteerde woning- bouw Noorwegenpad	5	48	43
15	geprojecteerde woning- bouw Noorwegenpad	5	45	40
16	IJslanpad	2,5	49	44
17	IJslanpad	2,5	55	50
18	IJslanpad	2,5	48	43
19	IJslanpad	2,5	43	38
20	IJslanpad	2,5	42	37
21	Halstersweg 121	4	55	49
22	Halsterseweg 119	5	52	46
23	Halsterseweg 115	5	46	40
24	Halsterseweg 113	5	49	44
25	Fort Pinsenweg 2	5	50	45
26	Fort Pinsenweg 4	4	53	48
27	Steenovenweg 4	5	52	47
28	Steenovenweg 3	4	54	49
29	Steenovenweg 6	5	47	42
30	geprojecteerde woning- bouw Kriekebos	5	47	41

Waarneem- punt	adres/locatie	Waarneemhoogte t.o.v. lokaal maaiveld in meters	L _{Aeq} etmaalwaarde dB(A)	Geluidsbelasting dB(A)
31	Portugalstraat 21	5	44	39
32	Portugalstraat 23	5	50	44
33	Grensweg 4	5	48	43
34	Grensweg 6	5	53	47
35	Grensweg Camping	3	51	46
36	vervallen	--	--	--
37	Kleine Melanen 1	4	54	49
38	de Moerkens	5	52	47
39	de Moerkens	5	54	49
*40	de Moerkens	5	53	48
*41	de Moerkens	5	46	41
42	Verpleegstersflat Vrederust	5	51	46
43	Verpleegstersflat Vrederust	12	53	48
44	Verpleegstersflat Vrederust	5	53	48
45	Verpleegstersflat Vrederust	12	55	50

Waarneem- punt	adres/locatie	Waarneemhoogte t.o.v. lokaal maaiveld in meters	L _{Aeq} etmaalwaarde dB(A)	Geluidsbelasting dB(A)
* 46	geprojecteerde gemengde bebouwing Meilustweg	5	55	50
* 47	geprojecteerde gemengde bebouwing Meilustweg	5	53	48
48	Steenovenweg 5	5	47	42
49	Steenovenweg 1	4	53	48
50	Melanenweg 10	4	54	49

* WAARNEEMPUNTEN WELKE BUITEN DE GEMEENTE HALSTEREN
ZIJN GELEGEN.

4. FINANCIËLE ASPEKTEN

In de nota "Wegenstructuur Halsteren-Bergen op Zoom, Mogelijkheden voor een aanpak" van maart 1982 is een globale kostenraming, prijspeil 1981, opgenomen voor de aanleg van de Randweg Noord. Daaruit blijkt, dat de kosten als volgt zullen zijn in miljoenen guldens:

totale kosten

	randweg enkelbaans	randweg dubbelbaans
grondverwerving	4.3	4.3
aanleg	8.0	10.8
totaal	12.3	15.1

Deze kosten zullen in principe ten laste komen van de gemeente Bergen op Zoom. Met betrekking tot de financieringsmogelijkheden geldt, dat de Randweg Noord -die beoogt de straten van Bergen op Zoom te ontlasten van ten opzichte van het stadscentrum doorgaand verkeer en mede een functie heeft voor de ontsluiting van haven- en industrieterreinen- in beginsel in aanmerking kan worden gebracht voor een subsidie op grond van de Rijksbijdrageregeling van het Ministerie van Economische Zaken (EZ).

subsidie EZ

subsidiemogelijkheid

	mogelijke bijdrage		
	RBVV	EZ	Totaal
grondaankoop	2.58	1.075	3.655
aanleg	3.00	2.0	5.000
totaal (enkelbaans)	5.58	3.075	8.655

Uitgangspunt blijft dat de aanleg van de weg in geen enkel opzicht ten laste zal komen van de financiële middelen van de gemeente Halsteren.

5. JURIDISCHE ASPEKTEN

PARAGRAAF 1. AGRARISCHE DOELEINDEN

agrarische doeleinden

artikel 3. Agrarisch bouwvlak (A) en

artikel 4. Agrarisch kernrandgebied van
landschappelijke waarde

Voor de binnen het kernrandgebied gevestigde agrarische bedrijven zijn op de plankaart bouwvlakken (A) opgenomen, waarvoor het uitgangspunt is, dat de daar gevestigde bedrijven, gelet op de ligging, bedrijfsvoering en omvang ten opzichte van de in de nabijheid aanwezige dan wel in de naaste toekomst te verwachten stedelijke functies, geen overwegende bezwaren van milieuhygiënische aard oproepen.

In de voorschriften is verder in lid 2 "gebruik van de grond voor bebouwing" de toelaatbaarheid van bedrijfsgebouwen afhankelijk gesteld van een nadere afweging van de milieuhygiënische effecten.

Gekozen is voor het systeem, waarbij de bouw van bedrijfsgebouwen ten behoeve van intensieve veehouderij toegestaan is, mits in voldoende mate vaststaat, dat desbetreffende bouw en exploitatie geen overwegende bezwaren van milieuhygiënische aard oproepen, gelet op de ligging, bedrijfsvoering en omvang van het bedrijf ten opzichte van de in de nabijheid aanwezige dan wel in de naaste toekomst te verwachten stedelijke functies. In verband daarmee dient het advies van de Inspekteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu te worden ingewonnen.

Korthedshalve wordt verwezen naar de deelnota van de P.P.C. inzake "inventarisatie, planbeslissingen en voorschriften inzake agrarisch kernrandgebied" (81.01898) konform welke nota de regeling voor het agrarisch bouwvlak is opgezet.

2e agrarische bedrijfswoning

De bouw van een tweede agrarische bedrijfswoning is mogelijk door middel van een vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders ex artikel 15 WRO. De noodzaak voor een tweede bedrijfswoning zal echter moeten worden aangetoond.

In verband hiermee wordt het advies gevraagd van de Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in de provincie Noord Brabant.

Voorts wordt de bedoelde vrijstelling eerst verleend na ontvangst van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.

vrijstellingsbevoegdheid

In het vierde lid van artikel 4, agrarisch kernrandgebied van landschappelijke waarde, is de bouw van agrarische bedrijfsgebouwen -hierbij kan worden gedacht aan melkstallen, schuilgelegenheden en veldschuren- slechts mogelijk via een vrijstellingsbevoegdheid ex artikel 15 WRO. Ook aan deze vrijstellingsbevoegdheid is het advies verbonden van de Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in de provincie Noord Brabant, terwijl ook deze vrijstelling eerst wordt verleend na ontvangst van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.

vergroting bouwvlak

In lid 6 van artikel 4 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, welke het mogelijk maakt -ten behoeve van de bouw van een agrarisch bedrijf noodzakelijke bedrijfsgebouwen en andere bouwwerken- het bestaande bouwvlak te vergroten tot een oppervlakte van ten hoogste 1½ ha. Ook voor deze wijzigingsbevoegdheid geldt het eerder gestelde ten aanzien van het advies van de Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg en de verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.

aanlegvergunning

In lid 7 is het vereiste van een aanlegvergunning voor bepaalde werken of werkzaamheden opgenomen ter handhaving en ter bescherming van de bestemming. Conform de kroonjurisprudentie betreffende deze materie is géén aanlegvergunning vereist voor werken of werkzaamheden, zoals normale onderhoudswerken of andere werken of werkzaamheden van -uit een oogpunt van ruimtelijke ordening- niet ingrijpende betekenis.

PARAGRAAF 2. WOONDOELEINDEN*bestemmingsaanduiding*

Voor de bestemmingsaanduiding wordt zoveel mogelijk de beginletter van de bestemming genomen:

E = eengezinshuis

E1= eengezinshuis in één laag

O = open bebouwing

G = gesloten bebouwing

artikel 5. Eengezinshuizen (E1-O; E1-G)

eengezinshuizen

De uitbreidingsmogelijkheden van gerealiseerde woningen in het plangebied zoals deze zijn geregeld in de leden 2.1. t/m 2.3. van het betreffende artikel -zijn opgesteld konform de Nota Inrichting Bestemmingsplan Buitengebied (d.d. april 1982) van de P.P.D. Hierbij dient te worden aangetekend dat hierbij niet is gekozen voor een aanduiding op de plankaart, doch dat de inventarisatie van de woningen, in het bijzonder met betrekking tot het gestelde ten aanzien van de inhoud, als een tot de voorschriften behorende bijlage A is opgenomen.

bijgebouwen

Bijgebouwen kunnen zowel aangebouwd als vrijstaand worden opgericht.

Aangebouwde bijgebouwen worden overwegend gebruikt als uitbreiding van het hoofdegebouw; het ligt voor de hand de hoogte in overeenstemming te brengen met de bouwlaag, waaraan wordt gebouwd. De hoogte van vrijstaande bijgebouwen wordt beperkt tot de binnen deze gebouwen noodzakelijke vrije hoogte.

Als regels wordt uitgegaan van een goothoogte van 2.50 meter.

De functie van het bijgebouw komt in de begripsbepaling niet tot uiting. Dit houdt in dat het gebruik als (bijv.) keuken, bijkeuken of werkkamer niet is uitgesloten.

PARAGRAAF 3. BEDRIJFSDOELEINDENartikel 6. Bedrijven (aannemingbedrijf)
(BA)*aannemingsbedrijf*

Het aannemingsbedrijf heeft een bestemming gekregen welke slechts uitoefening van het aannemingsbedrijf mogelijk maakt.

De bouw van één dienstwoning, met bijbehorende bijgebouwen, is als recht toegestaan.

In lid 5 is via een vrijstellingsbevoegdheid -indien dit noodzakelijk is voor de bedrijfsuitoefening van het ter plaatse gevestigde bedrijf- de bouw van een tweede bedrijfswoning mogelijk.

HOOFDSTUK III. ALGEMENE BEPALINGEN

artikel 10. Gebruiksbeplating

gebruiksbeplating

In artikel 10 van de voorschriften is de algemene gebruiksbeplating opgenomen (lid 1), waarbij wordt bepaald dat het niet is toegestaan een gebruik te maken van de grond en opstallen dat strijdig is met de bestemming. De Kroon acht deze alleen aanvaardbaar indien daaraan de z.g. "to-verformule" wordt gekoppeld, waarin wordt bepaald, dat Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen van de in de algemene gebruiksbeplating opgenomen verbodsbeplating indien toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd (lid 3).

Naast deze algemene gebruiksbeplating wordt in lid 2 verwezen naar de indikatieve gebruiksbeplatingen waarin, per artikel, verboden gebruiksvormen zijn vermeld.

De opsomming per artikel van verboden gebruiksvormen is niet uitputtend en kan dit ook niet zijn, aangezien zich na het van kracht worden van het bestemmingsplan soorten van gebruik kunnen voordoen, die niet vooraf waren te voorspellen maar die evenzeer als genoemde verboden gebruiksoorten uit een oogpunt van ruimtelijke ordening onaanvaardbaar moeten worden geacht.

Teneinde het niet-limitatieve karakter van de opsomming aan te geven is in de aanhef van de leden bij de verschillende artikelen de zinsnede "in ieder geval" verboden soorten van gebruik opgenomen.

artikel 11. Dubbeltelbepaling

dubbeltelbepaling

Dit artikel is opgenomen teneinde ongewenste verdichting van bebouwing te kunnen tegengaan.

De bepaling houdt in, dat bij een bouw-aanvraag niet alleen het perceel, waarop de bouw-aanvraag betrekking heeft aan de bestemmingsplan-voorwaarden moet voldoen, maar dat ook de aangrenzende terreinen, die door een eventuele afsplitsing ten behoeve van het perceel, waarvoor de bouw-aanvraag geldt, zijn verkleind, als gevolg daarvan niet van de voorschriften van het plan mogen gaan afwijken.

Of, zo er reeds sprake was van een afwijking, deze afwijking niet mag worden vergroot.

Een en ander houdt in, dat niet alleen het perceel waarvoor de bouw-aanvraag wordt ingediend, moet worden beoordeeld, maar dat ook de aangrenzende percelen in de beoordeling moeten worden betrokken.

Bij een afwijking van die aangrenzende percelen van het bestemmingsplan of een vergroting van die afwijking kan de bouw-vergunning niet rechtens worden verleend, ook al voldoet de betreffende aanvraag aan de voorschriften.

*aanvullende vrijstellings-
bevoegdheden*

artikel 12. Aanvullende vrijstellingsbevoegdheden ex artikel 15 WRO

In artikel 12 van de voorschriften zijn aanvullende vrijstellingsbevoegdheden opgenomen, die gebaseerd zijn op artikel 15 WRO.

Het betreft ondergeschikte afwijkingen die niet aan een specifieke bestemming kunnen worden gebonden en voor het totale plangebied of elk onderdeel daarvan van toepassing kunnen zijn.

De vrijstelling is met name bedoeld om afwijkingen van de plankaart met de feitelijke situatie, die niet als zodanig zijn bedoeld, te kunnen corrigeren.

In lid 1.1. van dit artikel wordt tevens een relatie gelegd met het overgangsrecht; voor zover de afwijkingen reeds bestonden op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp-plan, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

In lid 1.2. wordt de bouw van kleine nutsgebouwtjes mogelijk gemaakt.

Tegen het opnemen van vrijstellingsbevoegdheden in bestemmingsvoorschriften wordt wel het bezwaar aangevoerd dat, wat als bevoegdheid voor het College van Burgemeester en Wethouders is bedoeld, in de praktijk als rechtsregel wordt geïnterpreteerd.

Met andere woorden dat afwijkingen waarvoor op basis van een toetsing aan de specifieke situatie dient te worden beslist vanzelfsprekend worden toegelaten. In dat verband wordt er voor gepleit de algemene geldende bepalingen zodanig te verruimen, dat de vrijstellingsbevoegdheden als algemene regel gaan gelden. Dit bezwaar wordt goeddeels ondervangen door het voorschrijven van een overlegprocedure. Dit houdt de verplichting in tot toetsen aan de gegeven situatie en stelt de belanghebbenden in de gelegenheid hun eventuele bezwaren naar voren te brengen.

artikel 13. Overgangsbepalingen

overgangsbepalingen

Het overgangsrecht is opgenomen ter bescherming van de rechten van eigenaren/gebruikers van gronden en opstallen in het plangebied, die niet met het plan overeenkomen.

Door het opnemen in het plan van een bestemming voor gronden en opstallen die afwijkt van de bestaande toestand, wordt aangegeven, dat het streven erop gericht is, de bestemming aan te passen aan die welke in het stedenbouwkundig plan is opgenomen.

Getracht is echter te voorkomen, dat gronden en opstallen door niet-structurele afwijkingen in ligging of verschijningsvorm automatisch onder de overgangsregeling zouden vallen, terwijl een aanpassing aan de voorgeschreven regeling niet wordt overwogen, aangezien deze voor de ruimtelijke ordening niet relevant is. In het geval van deze niet-structurele afwijkingen is de vrijstellingsbevoegdheid ex artikel 15 WRO een geschikte methodiek.

6. RESULTATEN OVERLEG EX ARTIKEL 8 B.R.O.

In het kader van het overleg, als voorgeschreven in artikel 8 B.R.O., is het ontwerpplan bij brief van 1 november 1984 ter beoordeling gezonden aan de hierna genoemde diensten en instanties met het verzoek, eventuele opmerkingen binnen 6 weken aan het College van Burgemeester en Wethouders van Halsteren kenbaar te willen maken.

1. Provinciale Planologische Commissie
te Den Bosch
2. Rijks Planologische Dienst - Inspektie voor de Ruimtelijke
Ordering te Eindhoven
3. Hoofdingenieur-Direkteur Volkshuisvesting en Bouwnijverheid
in Noord Brabant te Den Bosch
4. Hoofdingenieur-Direkteur Rijks Waterstaat, Direktie Noord
Brabant te Den Bosch
5. Hoofdingenieur-Direkteur Provinciale Waterstaat
te Den Bosch
6. Eerst Aanwezend Ingenieur Direktie Noord Brabant
te Breda
7. Arbeidsinspektie
te Breda
8. Staatstoezicht op de Volksgezondheid en de Hygiëne van het
Milieu te Den Bosch
9. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor West Brabant
te Breda
10. N.V. Provinciale Noord-Brabantse Electriciteitsmaatschappij
te Den Bosch
11. Staatsbedrijf der P.T.T.
te Breda
12. N.V. Nederlandse Gasunie Distrikt Zuid
te Eindhoven
13. Hoofdingenieur-Direkteur van de Landinrichting
te Tilburg
14. Bestuur van het Hoogheemraadschap West Brabant
te Breda
15. Bestuur van het Waterschap "De Polders van Halsteren"
te Halsteren

16. Rijkskonsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten te Tilburg
17. Gemeentebestuur van Bergen op Zoom te Bergen op Zoom

Namens de onder 6 en 14 genoemde instanties werd meegedeeld dat het ontwerpplan geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen; van de onder 7, 8, 11, en 15 genoemde werd geen antwoord ontvangen.

In de reakties onder 2, 3, 5 en 13 werd meegedeeld dat eventuele opmerkingen via de P.P.C.-nota zouden worden meegedeeld.

De reakties onder 1, 4, 9, 10, 12, 16 en 17 geven aanleiding tot het onderstaande commentaar. Van de ontvangen reakties zijn fotokopieën als bijlagen bij deze paragraaf gevoegd.

ad 1

- I b. Landschappelijk. In de toelichting is onder 2.5. op blz. 07 tot en met 09 ruime aandacht besteed aan de landschappelijke aspecten in het plangebied. De tracering van de weg is in overleg tussen de technische diensten van Bergen op Zoom en Halsteren vastgelegd.

Daarbij is zo goed mogelijk rekening gehouden met landschappelijke inpassing, uitgaande van een aantal randvoorwaarden en gegevenheden zoals de ligging tussen het fort Pinsen en de kleine Melanen, de aansluitingen aan de Halsterseweg en de Moerstraatsebaan en de begrenzing van Vrederust. Daarnaast zijn verkeers- en civieltechnische aspecten bepalend geweest voor de minimum boogstralen en de inrichting van aansluitpunten. Situatieve gegevenheden hebben een doorslaggevende rol gespeeld bij de tracébeplanning.

De in dit bestemmingsplan opgenomen weggedeelten sluiten aan op die in de gemeente Bergen op Zoom, die in het betreffende bestemmingsplan zijn vastgelegd.

- I c. Landbouwkundig. In de toelichting op blz.07 is niet gesteld dat de betrokken agrarische bedrijven niet gehinderd worden door de randweg.

Opgemerkt is, dat naar verwachting het voortbestaan van deze bedrijven door de aanleg van de randweg niet in gevaar komt.

Deze verwachting is gebaseerd op de ligging van het tracé ten opzichte van de bedrijfsgebouwen en de te handhaven omvang van deze bedrijven.

- I d. Geluidhinder. Paragraaf 3.5. op de blz. 19 tot en met 22 van de toelichting is gewijd aan het geluidhinder-aspekt. Op de bijbehorende illustraties zijn de plaats en de aard van de aan te brengen afscherpende voorzieningen aangegeven. Deze zijn ook op de plankaart en de dwarsprofielen vastgelegd met een verwijzing daar-naar in de voorschriften. Van het akoestisch rapport "Randweg Noord 1984" van de gemeente Bergen op Zoom wordt alsnog een exemplaar als losse bijlage bij de toelichting gevoegd.

III. Financieel-economische aspekten.

De in deze paragraaf van de toelichting genoemde subsidiemogelijkheden waren gebaseerd op de verwachtingen die bij de voorbereiding van het concept-convenant bestonden, op grond van de toen bestaande regelingen. De herstrukturering daarvan heeft geleid tot het vervallen van een bijdrage op grond van de R.B.V.V. (rijksbijdrageregeling verkeer en vervoer). Dit standpunt is vastgelegd in een brief van Rijkswaterstaat d.d. 21 november 1984; dus na het in het overleg brengen van het ontwerpplan.

T.a.v. de realiseringsmogelijkheden in financiële zin kan voor dit bestemmingsplan worden volstaan met op te merken dat de aanleg van de weg in geen enkel opzicht ten laste zal komen van de financiële middelen van de gemeente Halsteren.

IV. Juridische aspekten.

artikel 1 de leden 1.20 en volgende:

De omschrijving van het verzamelbegrip voor "agrarisch bedrijf" wijkt af van die in de herziening van hoofdstuk 4 van de nota inrichting bestemmingsplannen buitengebied van de Provincie Noord Brabant. (besluit Gedeputeerde Staten 13.03.85; nr.115383) maar stemt overeen met die uit het rapport van de Werkgroep Standaardisering Bestemmingsplan voorschriften (W.S.B.) van het NIROV (uitgave juni 1984).

Tegen het overnemen van definities uit de herziene groene nota bestaan echter geen overwegende bezwaren.

artikel 5 lid 2 sub 2.4.

De motivering voor de -als regel- opgenomen voorwaarde tot het voorzien van een kap van de bijgebouwen is van stedenbouwkundig-ruimtelijke aard. Het huidige beeld van de bebouwing in het buitengebied is dat van overwegend vrijstaande en daardoor alzijdig zichtbare, van een zadeldak voorziene gebouwen, zoals ook uit de bij het plan gevoegde fotoverkenning moge blijken.

De belevingswaarde is gebaat met handhaving van dat beeld. De voorwaarde om eventuele nieuwbouw van een kap te voorzien is vanuit die visie zeker zinvol. De toelaatbaarheid van een afwijking daarvan kan middels een toetsing aan de specifieke situatie en aard van de bebouwing worden beoordeeld (lid 5 sub 5.1.1.). De in lid 5 sub 5.2. voorgeschreven procedure draagt bij aan een goede afweging van belangen en werkt een zekere terughoudendheid in de hand bij het aanvragen van de vrijstellingbevoegdheid.

De overige opmerkingen zijn onverkort overgenomen.

ad 4. Rijks Waterstaat.

De opmerking heeft betrekking op de subsidierings(on)-mogelijkheden bij de financiering van de aanleg van de weg. Verwezen wordt naar hetgeen daarover is gesteld in het mommентаar bij de P.P.C.-reactie onder III Financieel Economische Aspecten.

ad 9. Kamer van Koophandel en Fabrieken.

De suggestie in de reactie betreft een beperking van ongewenste vormen van boerderijverkoop van agrarische produkten. Aan dit verzoek is tegemoet gekomen door artikel 3 lid 4 sub 4.2. van de voorschriften aan te vullen met de zinsnede: "afkomstig van het ter plaatse gevestigde agrarische bedrijf".

ad 10. n.v. Provinciale Noord Brabantse Elektriciteitsmaatschappij
ad 12. n.v. Nederlandse Gasunie

In deze reacties wordt aandacht gevraagd voor de in het plangebied voorkomende elektriciteits- en gastransportvoorzieningen.

Een tijdige melding van deze aspecten aan de betrokken dienst van Bergen op Zoom en overleg met de buro's van PNEM en Gasunie wordt toegezegd.

ad 16. Rijksconsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten

Het eerste punt van de reactie is inhoudelijk gelijk aan dat van de onder 9 genoemde. Naar het kommentaar daarop wordt verwezen naar het onder ad 9 gestelde.

T.a.v. het financiële aspekt van de verplaatsing van de smederij aan de Prins Mauritsweg kan worden gesteld dat met alle eigenaren van gronden en opstallen, die ten gevolge van de aanleg van de weg dienen te worden verplaatst, door Bergen op Zoom besprekingen worden gevoerd over de financiële afwikkeling van de noodzakelijke transakties.

De gemeenteraad van Halsteren heeft zich uitgesproken voor het verlenen van medewerking bij het vinden van alternatieve vestigingsplaatsen c.q. bouwlokaties voor de op het grondgebied van de gemeente gevestigde inwoners die tengevolge van de weg ter plaatse niet gevestigd kunnen blijven.

ad 17. Gemeente Bergen op Zoom

De ingekomen reactie geeft aanleiding op te merken dat aan het daarin gestelde in hoge mate tegemoet is gekomen:

- | | |
|---------------|---|
| plankaart | - deze is aangepast aan de op de afdruk aangegeven afwijkingen, die overwegend de begrenzing van het gebied betreffen. |
| voorschriften | - de globale bestemming "Verkeersdoel-einden " (art.8 van de voorschriften) is vervallen; op de plankaart is de uitgewerkte bestemming "wegen" aangegeven. Deze is nu gekoppeld aan art.7 van de voorschriften. |
| toelichting | - de opmerkingen zijn onverkort overgenomen. |

juli 1985.