

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	7
3.4 Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt	8
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.

3. REACTIES OP INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

3.1. Inleiding

Van de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen tegen het ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplan “Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27)” is door 15 instanties c.q. personen gebruik gemaakt. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en voldoen alle aan de overige indieningsvereisten. Daarmee zijn alle zienswijzen ontvankelijk. Dit met uitzondering van de zienswijzen genoemd onder punt 15 (zie hieronder). Deze zienswijze is buiten de reactietermijn ingediend. In het belang van een goede ruimtelijke ordening is deze in de onderhavige reactienota wel in behandeling genomen, als zijnde een ontvankelijke zienswijze.

De ingediende zienswijzen (zie bijlage 1) zijn in de onderhavige nota samengevat en voorzien van een gemeentelijk standpunt. Hierbij wordt opgemerkt, dat hoewel de zienswijzen samengevat worden weergegeven, een integrale beoordeling van de gehele zienswijze heeft plaatsgevonden en dus alle aangevoerde aspecten zijn meegewogen bij het bepalen van het gemeentelijk standpunt. Op basis van het vorenstaande worden conclusies getrokken over het geheel, gedeeltelijk of niet gegrond zijn van de zienswijzen.

3.2. Lijst indieners zienswijzen

Brief nr.	Naam	Correspondentie adres	Ontvangst
1	P. van Helvoort (Helvoort advies), namens A.J.M. Rombouts (Ter Horst 15)	Maliskampsestraat 63a, 5248 NR Rosmalen	5-2-2016
2	A.C.A.M. Rombouts	Ter Horst 15, 4909 AS Oosteind	5-2-2016
3	W.P.M. Rombouts	Ter Horst 15, 4909 AS Oosteind	5-2-2016
4	Rombouts V.O.F.	Ter Horst 15, 4909 AS Oosteind	5-2-2016
5	A.M.L. Josten (Stichting Achmea Rechtsbijstand), namens J.A.M. Loonen (Ekelstraat 10 A)	Postbus 4116, 7320 AC Apeldoorn	5-2-2016
6	A. Roubos, namens Belangengroep Dongen - Oosterhout - Anders (DOA)	Ter Horst 19, 4909 AS Oosteind (secretariaat)	11-2-2016
7	M. van de Ven	Hoogstraat 92, 4909 AV Oosteind	16-2-2016
8	G. Donkers, namens de ZLTO afdeling Oosterhout	Minister Aalberselaan 14, 5103 BA Dongen (secretariaat)	16-2-2016
9	M.J.C. Mol (ZLTO-advies), namens J.S.P. Loonen (Provincialeweg 33)	Postbus 100, 5201 AC 's-Hertogenbosch	16-2-2016
10	V. van Gils, namens Vereniging Belangen Oosteind	Provincialeweg 96, 4909 AL Oosteind (secretariaat)	17-2-2016
11	G. en J. Donkers	Ter Horst 21, 4909 AS Oosteind	16-2-2016
12	E.T. Stevens (Stichting Achmea Rechtsbijstand), namens J.A. Loonen (Provincialeweg 29)	Postbus 4116, 7320 AC Apeldoorn	16-2-2016 (FAX)
13	L.M. Pacilly, namens Rijkswaterstaat Zuid-Nederland	Postbus 25, 6200 MA Maastricht	17-2-2016
14	R. Kalwij en S. Schokker, namens Milieuvereniging Oosterhout	Sara Burgerhartstraat 17, 4906 JH Oosterhout (secretariaat)	16-2-2016 (FAX)
15	T. ter Meulen, namens Persleiding Dongen B.V.	Vierbundersweg 11, 5107 NL Dongen	22-2-2016

3.3. Aanpassing ontwerp

In diverse zienswijzen die zijn ingediend wordt (o.a.) aandacht gevraagd voor de relatief korte afstand tussen de oostelijke aansluiting op de A27 en het kruispunt met de Provincialeweg Oosteind in het bijzonder voor het verkeer dat komende vanaf de A27, vanuit de richting Breda, naar Oosteind wil. Daarnaast wordt in een aantal zienswijzen gepleit voor een parallelweg langs de Ekelstraat met daarnaast een vrijliggend fietspad in plaats van een parallelweg langs de Ekelstraat die zowel door fietsverkeer als landbouwverkeer zou moeten worden gebruikt.

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen heeft een externe partij een audit uitgevoerd op het ontwerp van de weg. Naar aanleiding van deze audit is het ontwerp van de weg aangepast. De aanpassingen bestaan eruit dat:

- 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.	P. van Helvoort, namens A.J.M. Rombouts (Ter Horst 15)	
a.	Reclamant is eigenaar van een 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).	Het voorgestelde tracé betreft een noodzakelijke 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.
b.	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.	Doordat het peil in de sloten niet wordt aangepast zal de ontwikkeling geen effect hebben op het grondwaterpeil.
c.	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	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,

	(ondergrondse leidingen).	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.
d.	Reclamant is van mening dat als gevolg van de beoogde gewijzigde ontsluiting zijn bedrijfslocatie minder goed bereikbaar is, wat extra kosten met zich meebrengt.	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.
e.	Voorts vreest reclamant voor een toename van geluid, licht en fijnstof.	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.
f.	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.	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. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.
2.	A.C.A.M. Rombouts (Ter Horst 15)	
a.	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.	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.
b.	Het woongenot zal dermate afnemen dat het gehele bedrijf moet worden verworven.	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.
c.	Aannemelijk is dat er extra fijn stof extra neerdaalt op de gronden van reclamant.	Zie 1.e. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.
3.	W.P.M. Rombouts (Ter Horst 15)	
a.	Door aanleg van de nieuwe weg (grondlichaam vanaf het viaduct tot aan de kruising Provincialeweg – Ter Horst) wordt het uitzicht van reclamant totaal ontnomen.	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

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.	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 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. 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. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.
4.	Rombouts V.O.F. (Ter Horst 15) 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. 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. c. Door de bouw van N629 zal de	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 Zie 1.d. en 3.b. Zie 1.b. Het eventuele effect op de

	grondwaterstand veranderen. Er zal droogte ontstaan wat tot productieverlies van grasland leidt.	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).
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.	De provincie hanteert sinds jaren de principes van Duurzaam Veilige (her)inrichting van wegen. In het verlengde daarvan hebben wij in ons beleid vastgelegd dat wij in beginsel géén nieuwe uitritten op gebiedsontsluitingswegen of stroomwegen toestaan. Voor zover een uitrit wel kon worden toegestaan, volgden wij 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 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, wij overwegen 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 een separate procedure doorlopen, welke zijn eigen bezwaar- en 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).
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	Zie 1.a.

	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.	
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.	Stichting Achmea Rechtsbijstand, namens J.A.M. Loonen (Ekelstraat 10 A)	
a.	Reclamant heeft belang bij een goede bereikbaarheid van zijn woning en zijn bedrijf en bij een verbetering van de verkeersafwikkeling.	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.
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.	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).
c.	Zolang fase 2 niet is gerealiseerd zal er meer verkeer langs de Ekelstraat komen en	Een betere doorstroming ter hoogte van fase 1 zal inderdaad resulteren in hogere intensiteiten op de

	daarmee van negatieve invloed zijn op de ontsluiting van het perceel van reclamant op de Ekelstraat.	Ekelstraat. De verwachte mvt/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 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. 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.
d.	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.	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.
e.	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.	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.
f.	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	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

	schade wordt voorkomen.	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. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.
6.	A. Roubos, namens Belangengroep DOA	
a.	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.	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.
b.	Door de aanleg van verschillende andere verbindingroutes zal er een terugloop van het aantal vrachtverkeersbewegingen plaatsvinden.	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 verbindingroutes.
c.	Er is geen visie op de gehele situatie voor wat betreft de N629 en de daarbij behorende bestuurlijke procedures.	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.
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 10.
i.	Het is onbegrijpelijk dat er een splitsing in fase 1 en 2 is gecreëerd. Dit kan enerzijds	Fase 1 en fase 2 staan financieel gezien los van elkaar; fase 1 leidt dan ook niet tot een

	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.	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 ontwerp-bestemmingsplan) 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 ontwerp-bestemmingsplan 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	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.	aansluiting bij alle vijf de varianten het tracé met de Provincialeweg tot en met de geplande aansluiting met Everdenberg-Oost hetzelfde zijn. Reclamant pleit er voor fase 1 te koppelen aan fase 2 om een zo evenwichtig mogelijke oplossing te creëren voor eenieder en dus er geen verschillen ontstaan tussen de afdoening in fase 1 en fase 2.	Zie 5.b. met daarbij de aanvulling dat indien met “de afdoening” de grondverwerving en verschillende vormen van schadevergoeding wordt bedoeld, er geen redenen zijn om aan te nemen dat hiermee in fase 1 anders wordt omgegaan dan in fase 2. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.
7.	M. van de Ven (Hoogstraat 92) 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. 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`.	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. 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. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.
8.	G. Donkers, namens de ZLTO afdeling Oosterhout 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.	Zie 6.l.

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.	Zie 6.I.
c.	Reclamant wijst op sluipverkeer over de parallelweg.	Zie 6.I.
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.	Zie 3.b. en 6.I. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.
9.	M.J.C. Mol (ZLTO-advies), namens J.S.P. Loonen (Provincialeweg 33)	
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.	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.
b.	Gezien de toename in verkeer vreest reclamant voor een toename van geluid, licht, fijnstof en geuroverlast (als gevolg van uitlaatgassen).	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 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. 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.
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.	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.
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.	Het staat de reclamant vrij om een beroep te doen op eventuele planschade. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.
10.	V. van Gils, namens Vereniging Belangen Oosteind	
a.	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,	Zie 6.I.

	vanaf het hoogste punt van de ovonde afdalend, snelheid zal vermeederen richting de genoemde kruising.	
b.	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.	Zie 6.I.
c.	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.	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.
d.	De kans is groot dat er tussen het voltooien 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.	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. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.

11.	G. en J. Donkers	
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	Zie 3.b. met daarbij de aanvulling dat er ook is beoordeeld in hoeverre een turbotonde het toekomstig geprognoseerde 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.
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.	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.
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.	Zie 6.I.
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.	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. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.
12.	E.T. Stevens (Stichting Achmea Rechtsbijstand), namens J.A. Loonen (Provincialeweg 29)	
a.	De huiskavel van reclamant van ongeveer 5,75 hectare (inclusief ondergrond van de boerderij, ligboxenstal en werktuigenloods)	Zie 1.a. en 1 f.

	zal doorsneden worden door de nieuwe aansluiting N629-A27. Hierdoor zal het achter de huiskavel gelegen perceel van 2,75 ha niet meer bereikbaar zijn. Hiermee ontstaat er een dusdanige onwerkbaar situatie dat het gehele bedrijf moet worden aangekocht.	
b.	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.	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.
c.	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.	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.
d.	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	Zie 5.e. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.

	situatie rond het kruispunt met de Provincialeweg/Ter Horst.	
13.	L.M. Pacilly, namens Rijkswaterstaat Zuid-Nederland	
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.	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.
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.	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).
c.	Nu binnen de vrijwaringszone langs de A27 slechts de bestemming verkeersdoeleinden is toegestaan kan de aanduiding vrijwaringszone geheel komen te vervallen.	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.
d.	De overweging wordt meegegeven om op de verbeelding, binnen de bestemming verkeer, ter plaatse van het viaduct een kruisingsvlak weer te geven.	De Wettelijk verplichte RO Standaarden (SVBP 2012) maken het niet mogelijk om op de verbeelding een kruisingsvlak op te nemen.
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	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

	en financiering.	Rijkswaterstaat. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.
14.	R. Kalwij en S. Schokker, namens Milieuvereniging Oosterhout	
a.	De Milieuvereniging is het niet eens met het feit dat met deze bestemmingsplan-herziening 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 verreikende 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.	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.	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.
f.	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.	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.
g.	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.	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.
h.	Reclamant verzoekt om in alle fases van de N629 langs de A27 planologische ruimte te reserveren voor een toekomstig	Deze mogelijke treinverbinding is nog niet in een dusdanig vergevorderd stadium dat deze rechtszeker is en een ruimtelijke grondslag bekend

	treinverbinding Breda-Utrecht.	is. Zodoende kan hier geen rekening mee gehouden in het bestemmingsplan. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt deels gegrond en deels ongegrond verklaard.
15.	T. ter Meulen namens Persleiding Dongen B.V.	
a.	De ligging van de leiding is juist weergegeven.	Is voor kennisgeving aangenomen.
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.	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. <u>Conclusie:</u> Zienswijze wordt ongegrond verklaard.

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 van A. Roubos, namens Belangengroep Dongen - Oosterhout - Anders (DOA), nr. 8 van G. Donkers, namens de ZLTO afdeling Oosterhout, nr.10 van V. van Gils, namens Vereniging Belangen Oosteind, nr. 11 G. en J. Donkers:

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 hernummering 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 hernummering 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 van L.M. Pacilly, namens Rijkswaterstaat Zuid-Nederland:

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

Naar aanleiding van zienswijze nr. 14 van R. Kalwij en S. Schokker, namens Milieuvereniging Oosterhout:

- 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 van L.M. Pacilly, namens Rijkswaterstaat Zuid-Nederland:

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

Verbeelding:

Naar aanleiding van zienswijze nr. 13 van L.M. Pacilly, namens Rijkswaterstaat Zuid-Nederland:

- 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 geschrapt. 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



- 5 FEB. 2016

Gemeenteraad van gemeente Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

Maliskampsestraat 63a
5248 NR ROSMALEN

06 - 2345 2355

Paul@VanHelvoortRTR.nl
WWW.VanHelvoortRTR.nl

Onderwerp: Zienswijze

Kenmerk: R0099.P16-012

Rosmalen, 3 februari 2016

KvK:172.38.467

Banknr:1483.51.212

IBANnr: NL95 RABO 0148

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief dien ik namens mijn opdrachtgever de heer A.J.M. Rombouts, wonende Ter Horst 15 te 4909 AS Oosteind een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan "Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (Aansluiting N629-A27)".

Per brief van 17 april 2015 heeft ondergetekende namens opdrachtgever een inspraakreactie ingediend. De inhoud moet als hier herhaald en ingelast worden beschouwd. Opdrachtgever vindt het teleurstellend dat de gemeente zo weinig oor en oog heeft voor de belangen van de betrokken agrarische ondernemers.

Opdrachtgever is eigenaar van een melkveebedrijf dat is gelegen aan de Ter Horst en exploiteert deze in maatschap met zijn ouders. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat het te wijzigen wegnet en de nieuw aan te leggen ontsluiting een aanzienlijke claim op de huiskavel van opdrachtgever legt.

Dit is onacceptabel. Door de beoogde aanleg van de nieuwe ontsluiting/aansluiting wordt opdrachtgever aanzienlijk belemmert in zijn bedrijfsvoering.

Zo zal opdrachtgever zijn toeslagrechten en premierecht niet meer volwaardig kunnen verzilveren. Ook zal weidegang aanzienlijk worden bemoeilijkt. Zoals u wellicht weet bestaat er een premie voor het beweiden van koeien. Deze bestaat uit twee delen: € 750 indien de koeien voor 15 april buiten lopen en een toeslag op het melkgeld als de koeien 180 dagen per jaar weidegang. E.e.a. wordt door Campina gestimuleerd en bevorderd. Wellicht dat in de toekomst nog extra maatregelen worden getroffen, waardoor het financiële gat met collega boeren steeds groter wordt, nu opdrachtgever hier niet meer aan kan voldoen. Om maar niet te spreken over de maatschappelijke invloeden door het niet voldoen aan de maatschappelijke wensbeelden om koeien maximaal te laten beweiden.

Verder wordt gevreesd voor een verhoging van de grondwaterstanden. Hierdoor zullen de gronden kouder zijn en minder productief. Beweiding vroeg in het voorjaar zal niet meer mogelijk zijn.

De verslechterde kavelvorm zal resulteren in een lagere marktwaarde dan zijn eigendom, maar ook in hogere bewerkingskosten.

Als gevolg van de beoogde gewijzigde ontsluiting zal opdrachtgever, de loonwerker en de gehele periferie moeten gaan omrijden om te gaan van en te komen naar de bedrijfslocatie. Dit loopt flink in de papieren.



Met de beoogde aanpassingen van het wegennet zal een ontsluitingsuitrit van het perceel komen te vervallen. Ook dit leidt tot veel extra kosten en moeilijker werken.

Tevens wordt gevreesd voor een nog verdere vervuiling van de berm en sloot. Eerste onderzoeken tonen al aan dat de vervuiling is toegenomen. Gevolg zal zijn dat de koeien geen grondwater meer mogen drinken. Gevolg is dat moet worden overgestapt op leidingwater. Leidingwater is duurder, maar deze wijziging heeft ook in zich dat extra voorzieningen moeten worden aangelegd om het leidingwater in de wei te kunnen gebruiken (ondergrondseleidingen).

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).

Voorts vreest opdrachtgever voor een toename van het verkeer met als gevolg een toename van geluid, licht en fijnstof. Opdrachtgever kamt al een tijdje met gezondheidsproblemen en kan er niet meer mankementen bij hebben.

Gezien bovenstaande verzoekt opdrachtgever dat de gemeente of provincie zijn gehele boerderij aankoopt, zodat opdrachtgever elders een nieuwe stek kan zoeken, waar wel op een normale manier een bedrijf te runnen is.

Verzoek

Primair verzoek ik u namens opdrachtgever de bestemmingsplanprocedure uit te stellen totdat is gebleken dat opdrachtgever een vervangende locatie heeft gevonden. Subsidiair verzoek ik u namens opdrachtgever met alle hierboven geschetste bevindingen rekening te houden en het bestemmingsplan dusdanig aan te passen dat de geschetste lasten worden weggenomen.

Machtiging

Het is u reeds bekend en bevestigd dat ondergetekende opdrachtgever vertegenwoordigt. Ik verwijs u hiertoe naar eerdere correspondentie.

Met vriendelijke groet,

P. van Helvoort

Beëdigd Rentmeester NVR

Register Taxateur oz (RT772763582) en makelaar (L1601.202) Landelijk en Agrarische vastgoed

Geregistreerd in het Landelijk Register van Gerechtelijke Deskundigen (LRGD)

Ingeschreven in Register Deskundigen Onteigening en Bestuursrechtelijke Schadevergoeding (DOBS)

voor akkoord:

A.J.M. Rombouts



gemeente

Oosterhout

Ontvangstbewijs poststuk

Naam: v. Helvoort.....

Datum: 5 febr 2016.....

Tijd: 10.29 uur.....

Aard van poststuk: bezwaarschrift.....
fase 1 N629.....

T.a.v. afdeling: Bedrijfsvoering.....

Naam medewerker: .....

mijne heren

- 5 FEB. 2016

n 629 fase 1

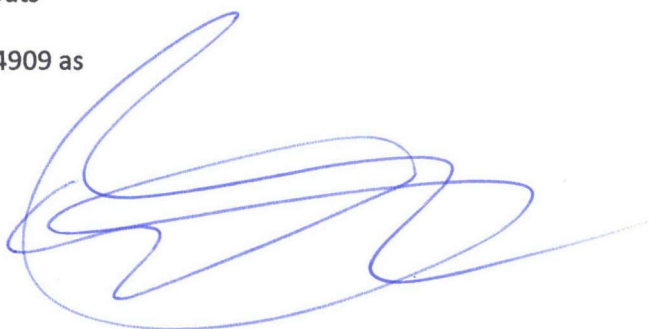
goedendag 2- 2-2016

wij zijn erg geschrokken van de plannen bij fase 1 n 629 we worden
door fase 1 op ter horst volledig ingesloten door hoge geluidswallen
hierdoor zal geluid van snelweg a 27 niet meer weg en afgevoerd kunnen worden
omdat blijft hangen voor de brug en vooral door de lengte
hierdoor zal onacceptabel geluid te horen zijn op erf van ter horst 15
en woongenot dermate afnemen dat uitkoop enige optie is van bedrijf
aan de ter horst 15 door de gemeente oosterhout
ook is het zeer aannemelijk dat fijnstof extra neerdaalt opbovengenoemd
adres omdat niet weggefilterd kan worden. (en op overige gronden bijbehorend
aan ter horst 15)

acam rombouts

ter horst15 4909 as

oosteind

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.



gemeente

Oosterhout

Ontvangstbewijs poststuk

Naam: A. Rombouts

Datum: 5 febr. 2016

Tijd: 10.29 uur.

Aard van poststuk: bezwaarschrift.
fase 1 N.B. 29

T.a.v. afdeling: Bedrijfsvoering

Naam medewerker: 

Oosteind,

1-2-2016

- 5 FEB. 2016

betreft n 629 fase 1,

bezwaarschrift tegen fase 1

door aanleg van de nieuwe weg wordt ons uitzicht totaal
ontnomen aan de zijde van a 27 is reeds een geluidswal
nu wordt de brug halverwege opgehoogd en dat loopt door
tot kruising oosteind provinciale weg ter horst
voorts worden meer dan tien keer dag geconfronteerd met wachtijden
omdat we niet over kunnen steken
de wachttijd voor oversteken mag niet meer dan 30 seconde bedragen
gezien vanaf ter horst, dit moet vastgelegd worden in bestemmingsplan.

mvgr

wpm rombouts

ter horst 15 4909 as oosteind



gemeente

Oosterhout

Ontvangstbewijs poststuk

Naam: W. Rombouts

Datum: 5 febr 2016

Tijd: 10.27 uur

Aard van poststuk: bezwaarschrift

fase 1 N629

T.a.v. afdeling: Bedrijfsvereniging

Naam medewerker: R

oosteind 30- 1 -2016

- 5 FEB. 2016

aangaande n 619 fase 1

bezaarschrift plus bijlage

door de aanleg van n629 wordt bouwblok sterk aangetast

vanwege de wettelijke afstand tot wegen (dit in combinatie van bouw toekomstige opslagloods en ligboxenstal)

reistijd wordt voor mij sterk verlengt doordat 2 maal moeten oversteken over nieuwe n 629

met lange wachttijden voor mij en loonwerker, dit moet gecompenseerd worden

door de bouw van n 629 zal grondwater stand veranderen er droogte ontstaan wat tot

produktieverlies van grasland leidt.

mijn uitrit aan perceel achter huis komt te vervallen, dit is een belangrijke uitrit

waarvan ik geen gebruik meer kan maken.

uitzicht is totaal verdwenen door hoge brug en ovaltonde ,bedreft woongenot sterk

door grondafname is weidegang koeien niet meer mogelijk, dit levert sterk verlies

melkgeld op bij zuivelfabriek campina

voorts zijn reeds plannen gemaakt verplichte weidegang, anders wordt melk niet meer afgenomen door campina, dit betekent einde bedrijf aan ter horst 15 waarvoor de gemeente oosterhout verantwoordelijk is.

door grondafname zullen fosfaat rechten komen te vervallen, hierdoor zullen gebruiksvee

verplicht moeten worden afgevoerd (fosfaat rechten, grondgebondenheid, zijn gekoppeld aan hectares

hierbij valt samen dat toeslagrechten die op grond zijn geprojecteerd niet verzilverd kunnen

worden en ook een schade post opleveren

voorts is bij eerder onderzoek een forse grondvervuiling aan getroffen in bermen taluds en

grondwater/sloten, dit levert gevaar voor drinkwater rundvee op, en kan door aanleg verspreid worden over het hele gebied

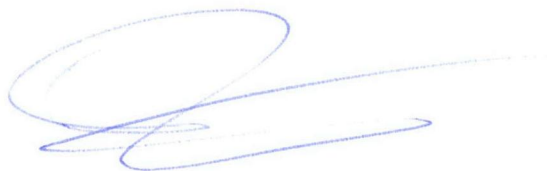
nieuwe n 629 trekt extra verkeer aan dit betekent extra fijnstof neerdaling en meer geluids overlast veroorzaakt.

perceelsvorm die over blijft na onteigening is niet bewerkbaar het draait en spiet overal

er zijn geen rechte en gelijke lengtes, kortom niet bewerkbaar

rombouts vof

ter horst 15 4909 as oost eind

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by a horizontal line and a small loop at the end.

Nieuwe Oogst

Van Dam: weidegang in stelsel fosfaatrechten

zaterdag 30 januari 2016, 13.36 uur

Bij de inrichting van het stelsel voor fosfaatrechten moet de kleinschalige melkveehouderij worden gesteund, net als weidegang.

Dat stelde staatssecretaris Martijn van Dam (EZ) deze week in een Kamerdebat over dierenwelzijn in de rundveehouderij.



‘Bij het inrichten van het fosfaatrechtenstelsel moeten we juist gewone ondernemers een steuntje in de rug geven. Deze ondernemers moeten niet weer op achterstand komen en niet het gevoel krijgen dat ook zij weer moeten intensiveren, omdat ze anders de concurrentie niet aankunnen.’

Duwtje in de rug

Van Dam denkt daarbij aan een duwtje in de rug voor ondernemers die weidegang toepassen en, als het even kan, grotendeels grondgebonden zijn. ‘De focus van het beleid moet op die belangrijke elementen worden gericht, ook bij het vormgeven van het fosfaatrechtenstelsel.’

Zijn beleid moet ertoe leiden dat meer melkveehouders hun koeien buiten laten lopen. In het weideseizoen 2015 paste 78,3 procent van de melkveebedrijven in Nederland een vorm van weidegang toe. Daarmee lijkt de teruggang een halt te zijn toegeroepen.

Convenant Weidegang

Dit is in de ogen van Van Dam echter niet genoeg. Hij wil samen met de partners in het Convenant Weidegang komen tot een actieplan om 80 procent weidegang in 2020 te bewerkstelligen.

Binnen dat convenant werken 65 partijen uit de melkveehouderij en de voedselketen aan het behoud van weidegang.

Zembla

Het debat werd mede gevoerd naar aanleiding van eerdere uitzendingen van het tv-programma Zembla over de melkveehouderij. Volgens Van Dam is een bedrijf met zevenhonderd koeien, zoals in Zembla was te zien, niet representatief voor de wijze waarop koeien in Nederland worden gehouden.

‘Vorig jaar waren er in totaal 18.267 melkveebedrijven actief, waarvan slechts 62 met meer dan vierhonderd koeien. Het beeld dat Zembla schetst, dat de Nederlandse melkveehouderij tendeert naar grote bio-industrie, is niet het beeld van vandaag de dag’, aldus Van Dam.



gemeente

Oosterhout

Ontvangstbewijs poststuk

Naam: Rombouts Vof

Datum: 5 febr 2016

Tijd: 10.29 uur

Aard van poststuk: bezwaarschrift
fase 1 N 629

T.a.v. afdeling: Bedrijfsvoering

Naam medewerker: K

AANTEKENEN R211942510

Raad van de gemeente Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB OOSTERHOUT

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

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

Datum

3 februari 2016

Ons zaaknummer

R211942510

Behandeld door

Mw. mr. G.H. Blom / Mw. mr. A.M.L. Josten

Onderwerp

zienswijze ontwerpbestemmingsplan
Buitengebied 2013 (incl lint Oosteind)
herziening 5, aansluiting N629-A27

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

U heeft het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (Aansluiting N629-A27) vanaf 7 januari ter inzage gelegd. De heer J.A.M. Loonen, Ekelstraat 10 A, 4909 AR in Oosteind, deed een beroep op ons.

Cliënt geeft zijn zienswijze over dit ontwerpbestemmingsplan

Hij heeft zorgen over de bereikbaarheid van zijn bedrijf en de gevolgen voor zijn bedrijfsuitoefening. In deze brief leest u hierover meer.

Cliënt heeft belang bij een goede bereikbaarheid en een ongestoorde bedrijfsuitoefening

Cliënt woont aan de Ekelstraat 10a. Op hetzelfde adres exploiteert hij een glastuinbouwbedrijf met tuincentrum en winkel. Op dit moment ondervindt cliënt al de grootste problemen om vanaf zijn erf de weg op te komen in de spits. De wachttijd is soms wel 5 tot 10 minuten. Hij heeft belang bij een verbetering van de verkeersafwikkeling. Daarnaast heeft hij er natuurlijk belang bij dat zijn woning en bedrijf in de toekomst, na realisering van de wegaanpassingen bereikbaar blijft. Natuurlijk moet het bedrijf ongestoord kunnen worden voortgezet.

Cliënt heeft er bezwaar tegen dat fase 1 wordt los gekoppeld van fase 2

In de toelichting op het plan lezen we dat die keuze is gemaakt omdat fase 1 sneller te realiseren is dan fase 2. Maar fase 1 en 2 hangen nauw met elkaar samen. Fase 1 eindigt (of begint) bij het kruispunt met de Provincialeweg. Als in fase 2 andere keuzes worden gemaakt, klopt de aansluiting op fase 1 al niet meer. Daarom pleit cliënt ervoor dit als 1 bestemmingsplan in procedure te brengen.

Vervolg op de brief van
3 februari 2016

Bestemd voor

Bladnummer

2

Realisatie van fase 1 kan nadelige gevolgen hebben voor de bereikbaarheid

Fase 1 is bedoeld om meer verkeer af te wikkelen

Zo lang fase 2 niet is gerealiseerd, betekent dit dat er nog meer verkeer langs de Ekelstraat komt te rijden. Ook daarom pleiten we ervoor de wijzigingen niet in 2 fasen te realiseren, maar het als 1 geheel te realiseren. Zoals gezegd, is het nu al een groot probleem om vanaf het erf van cliënt in de spits de weg op te rijden.

De aansluiting van fase 1 op de rest van het tracé blijft een raadsel

De verbeelding voor fase 1 laat de nieuwe situatie zien tot aan de Provincialeweg. Hoe de nieuwe vierbaansweg op het huidige tracé en toekomstige tracé van fase 2 wordt aangesloten laat de verbeelding niet zien. Er lijkt ruimte opgenomen voor een rotonde bij de Provincialeweg. Dan is het bedrijf van cliënt straks slecht bereikbaar. Gebeurt dit door een rotonde bij de Hoogstraat, dan is dat veel beter voor de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënt. Zo lang niet duidelijk is hoe fase 1 aansluit op fase 2 mag fase 1 niet in procedure worden gebracht.

Bij dit tracé is grond van cliënt nodig voor de aansluiting op fase 2

Er komen immers 4 rijstroken met wegbermen, sloten en geluidwerende voorzieningen zoals een geluidscherm of geluidswal. Eerder is vermeld dat hiervoor het bedrijf van cliënt zou moeten wijken. Daar lezen we nu niets over in de plannen. Zoals het tracé (fase 1) nu is gepland, komt de aansluiting op fase 2 zeker door het bedrijf van cliënt te lopen.

De koppeling van fase 1 en 2 is ook van belang op het gebied van geluidhinder

Het akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder ziet nu alleen op fase 1. En als fase 2 straks in procedure komt, komt er akoestisch onderzoek voor fase 2. Voor een aantal woningen, waaronder mogelijk ook de woning van onze cliënt, hebben beide fasen van de wegaanpassing nadelige gevolgen. Door dit uit elkaar te trekken, is er geen goed beeld van gevolgen en de vraag of er doelmatige maatregelen mogelijk zijn in de zin van de Wet geluidhinder. Dit geldt al helemaal voor de situatie rond het kruispunt met de Provincialeweg.

Wij vragen u dringend verdere schade aan het bedrijf van cliënt te voorkomen

Toen hij zijn bedrijf in 1997 wilde uitbreiden, wilde de gemeente hier niet aan meewerken met het oog op de aanleg van deze nieuwe weg. Daarop heeft cliënt in 2000 besloten zijn bedrijf te verplaatsen naar de Hoge Dijk. De gemeente stond daar aanvankelijk positief tegenover, maar uw raad heeft

Vervolg op de brief van
3 februari 2016

Bestemd voor

Bladnummer
3

uiteindelijk geweigerd hieraan medewerking te verlenen. De hierdoor veroorzaakte schade is nog steeds niet afgehandeld. Nu er weer plannen zijn die het bedrijf schade kunnen toebrengen, vragen wij uitdrukkelijk om de plannen zo op te stellen dat schade wordt voorkomen.

Verzoek

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

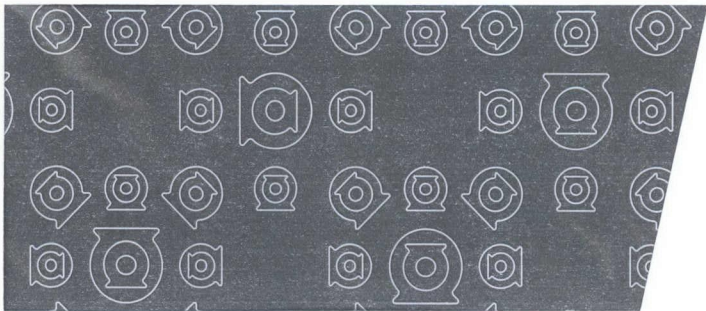
Hebt u nog vragen?

Belt u dan gerust. U kunt mij bereiken via onze Klantenservice op telefoonnummer 088 462 3700. Mailen kan natuurlijk ook: klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Ik wil u vragen altijd ons zaaknummer R211942510 te vermelden.

Met vriendelijke groet,



Mw. mr. A.M.L. Josten
jurist



Post op rekening

R NL  Aangetekend G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas




3SRRC07151236

11 FEB. 2016

IO16009425 12/02/2016

College van Burgemeester, Wethouders
en gemeenteraadsleden gemeente Oosterhout.
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

Belangengroep DOA
Secretariaat : Mevr. A. van Dongen
Ter Horst 19
4909 AS Oosteind.

Datum: 30 januari 2016

Onderwerp: "Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied (incl. Lint Oosteind, herziening 5 (aansluiting N629-A27))"

Geacht College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraadsleden van de Gemeente Oosterhout.

Belangengroep Dongen – Oosterhout – Anders (Hierna verder te noemen: DOA) heeft kennis genomen van uw "Ontwerp - bestemmingsplan Buitengebied (incl. Lint Oosteind, herziening 5 (aansluiting N629-A27))"

Belangengroep DOA maakt van de door u geboden gelegenheid gebruik om via deze zienswijze rechtstreeks te reageren met diverse opmerkingen en bedenkingen ten aanzien van het door u voorgelegde plan. Wederom moeten wij constateren dat, ondanks onze verwoede positieve pogingen in het verleden om SAMEN een goede oplossing te vinden voor de bestaande situatie, er wederom niet naar de belangen van de bewoners is gekeken. Tot onze spijt zijn wij derhalve genoodzaakt om alle procedures weer met u te moeten doorlopen. Daar waar wij als DOA in het verleden regelmatig hebben geprobeerd om langs de juiste bestuurlijke wegen tot een compromis te komen geeft u in uw Notitie daar wederom geen blijk van. U refereert aan het feit in een van uw stukken dat u staat voor een 'krachtig bestuur' (Zie opmerking Besluitenlijst week 46). Wij moeten echter constateren dat u na bijna 20 jaar praten over een verbetering van de N629 en de aansluiting op de A27 er nog steeds niet in bent geslaagd om juist dat compromis te omarmen waar een iedere belanghebbende zich in kan vinden. "Nee", zegt U wederom, "Everdenberg is belangrijk voor Oosterhout, dat is onze prioriteit nummer 1. De rest zien we later wel of we leggen het **probleem cq de nadelige gevolgen** bij een ander neer bv Provincie en/of ook gemeente Dongen (???)".

Het is bestuurlijk niet meer uit te leggen aan de belanghebbenden dat er weer een oplossing is gevonden die de toets der kritiek weer niet kan doorstaan. De haken en ogen die er aanzitten zijn weer legio en is weer gemaakt op basis van een tunnelvisie met een absolutisme waar ogenschijnlijk geen speld meer tussen te krijgen is.

Belangengroep DOA heeft in het verleden meerdere malen aangeboden om in gezamenlijke overleg met de gemeentes Oosterhout en Dongen, de provincie Noord-Brabant, belangengroep Heistraat en de VBO (Vereniging Belangen Oosteind) en overige individuele belanghebbenden om gezamenlijk naar een oplossing te zoeken.

Helaas is dat telkenmale gestrand in allerlei ambtelijke stukken en onduidelijke standpunten van politieke partijen. Wethouders die in het ene college dit zeiden en in een ander college met een andere wethouder weer dat zeiden. Kortom de burger is de

dupe van ellenlange onnodige vertragingen en dat levert alleen maar irritaties en frustraties op bij een ieder die hier direct of indirect bij is betrokken.

Alvorens inhoudelijk onze zienswijze te onderbouwen willen wij u in deze wijzen op de juiste stellingen in het verleden van DOA daar waar het ging om interpretaties en analyses van feiten en omstandigheden.

Te denken valt in deze bijvoorbeeld aan het feit dat in eerdere openbare discussies en in zienswijzen door ons gemotiveerd is onderbouwd dat door de aanleg van verschillende andere verbindingroute er een terugloop van het aantal vrachtverkeersbewegingen zouden gaan plaatsvinden. Door in het bijzonder Oosterhout werd dit als absoluut onjuist van de tafel geveegd. Echter door tellingen is het tegendeel inmiddels overduidelijk bewezen dat DOA het bij het rechte eind had.

Wij gaan er dan er dan ook vanuit dat u onze zienswijze nu wel op zijn juistheid zult beoordelen en daar gebruik van zult maken in de positieve zin van het woord.

Zowel in het voorontwerp fase 1 en fase 2 zien we overlappende punten en zijn derhalve, door ons gekoppeld aan elkaar in deze zienswijze te weten:

1. Er geen eenduidige visie is op de gehele situatie voor wat betreft de N629 en de daarbij behorende bestuurlijke procedures;
2. De onduidelijkheid omtrent de situatie Provinciale weg / Ter Horst in de ruimste zin van het woord. De "oplossingen" die in deze Notitie zijn aangegeven komen neer op een visieloos inzicht in de daadwerkelijke problematiek. Daar waar we juist de veiligheid moeten ophogen komt Oosterhout in al haar wijsheid met een fietstunnel aanzetten als oplossing op de korte termijn. Met andere woorden de sociale veiligheid van de merendeels jonge fietsers zal hier zeker op de lange termijn in het geding komen en tot onevenredige onveilige situaties leiden. (***Daar waar in Nederland juist het fenomeen fietstunnel naar vrijwel nul is gereduceerd gaat Oosterhout er één aanleggen????***) Is het de Provincie en de gemeente juist ontgaan dat fietstunnels in Nederland voor de nodige overlast zorgen en dat vooral de overlast die bij dit soort tunnels met zich meebrengen een doorn in het oog is van menig gemeentebestuur. Bezint eer Ge begint! U gaat geheel voorbij aan wat er er in de afgelopen door diverse belangengroeperingen, waaronder DOA, naar voren is gebracht (in de meest constructieve zin van het woord!) om tot een goede oplossing te komen. Het gaat dan ook te ver om daar weer in het geheel dieper op in te gaan en verwijzen wij u naar voorgaande stukken daaromtrent. Als enig argument in deze oplossing kan uit de stukken worden opgemaakt dat geld de drijfveer is geweest om enerzijds de Provincie een gelijkvloerse kruising te gunnen en daarbij de gedoogde fietstunnel van Oosterhout bij elkaar opgeteld zijn als het "beste"alternatief?????
3. Afwikkeling van het verkeer is wederom ondergeschikt gemaakt aan wat de uiteindelijke doelstelling had moeten zijn voor de problematiek N629. 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 vwb de afwikkelingen van het verkeer uit Tilburg etc. De verkeerssituatie is heden ten dagen door allerlei verbeteringen totaal gewijzigd en DOA zal dan ook aandringen op een volledig (onafhankelijk uit te voeren) nieuw verkeersonderzoek. Wij gaan

er dan ook vanuit dat je pas dan met een nieuwe (onderbouwde) visie kunt komen.

4. Het geheel in de Notitie komt verwarrend en ondoorzichtig over. Enige juiste en concrete onderbouwing(en) van aannames ontbreken geheel.
5. Wij ons volledig achter de zienswijze van de Vereniging Belangen Oosteind. Door ons wordt aangetekend dat deze zienswijze ook wordt ondersteund door de Stichting Leefbaarheid Wijkraad West uit Dongen.
6. Het voor DOA (nog steeds) onbegrijpelijk is dat er een splitsing in een 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.
7. Welke garantie geeft u als Gemeente dat fase 2 direct aansluitend op fase 1 zal worden gerealiseerd? Ontloopt u op deze wijze een volledige nieuwe MER procedure? Wij willen gaarne concrete antwoorden op deze vragen van U.
8. Inhoudelijk zien wij verder grote problemen ten aanzien van de ventweg tussen de Provincialeweg en de ovonde als die wordt ingezet voor de afhandeling van het fiets en landbouwverkeer, maar bovenal de aan- en afvoer route is voor de carpoolplaats. Dit is regelrecht vragen om problemen met schoolgaande jeugd op de fiets. Het is een veredeld fietspad dat misbruikt wordt voor andere doeleinden.
9. Bovendien zult u indien u dit wenst in te vullen op de door u gekozen weg, er ernstig rekening mee moeten houden dat er dan minimaal een verbreding moet gaan plaatsvinden. Een 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 en als alles klaar is tot dezelfde conclusie komt als wij nu al. Wilt u dan tegen extra kosten de weg alsnog gaan verbreden? Of doet u dat pas op het moment er slachtoffers zijn gevallen?
10. In uw visie gaat u ervan uit dat er een goede doorstroming gaat komen. Maar u slaat hierbij de sluiting van de Hoogstraat gewoon over om daar een conclusie aan te verbinden van wat de mogelijke extra consequenties zijn. Het zal zeker gaan leiden tot extra wachttijden bij de verkeerslichten. Wij wijzen u op de huidige situatie dat het geen zeldzaamheid meer is als het verkeer 's morgens vastloopt op de aansluiting met de A27 en dat 's avonds al regelmatig het verkeer op de afrit A27 stilstaat om te wachten voor de huidige verkeerslichten.
11. 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. Er wordt weer met teveel niet doordachte stappen regelrecht een invulling aan van alles gegeven. Met als stille gedachte: "Na ons de zondvloed (lees: enorme verkeersoverlast, verkeershinder, verkeersverstoppingen door de verkeerslichten en de invoegstroken die bij voorbaat al te kort zullen blijken te zijn!!!!)" ?
12. DOA merkt verder op dat de doorstroming van het overstekend verkeer vanuit Oosteind naar de parallelweg een enorm probleem gaat worden. De wachttijden zullen daar enorm zijn en zich niet beperken tot een minuut of zelfs een paar minuten.
13. Zover nu bekend zal ook het busvervoer ernstig worden benadeeld in de visie zoals u die nu voorstelt. Dat u een kerkdorp op deze manier benadeelt siert u geenszins. Ergo u had daar rekening mee moeten houden in uw visie. Dat wordt ook wel regeren (= vooruitzien) genoemd.

Tevens merken wij nog op dat een ongelijkvloerse kruising toch nog steeds onze voorkeur geniet en dat u daarvoor weer naar de provincie zult moeten gaan om een degelijk, veilig en onderbouwd beleid te voeren.

DOA maakt derhalve ernstige bezwaren middels deze Notitie en wensen wij daar waar mogelijk gehoord te worden. Wij vernemen uw vervolgstappen gaarne schriftelijk.

Tenslotte wordt door ons opgemerkt ten aanzien van fase 2 dat:

In uw Notitie ontstaat een duidelijke versnippering van de landbouwgronden. Op geen enkele wijze geeft u aan of er en zo ja op welke termijn een mogelijke herverkaveling van de gronden gepland is. Met andere woorden : U gaat aan de belangen van de bewoners wederom voorbij. U geeft niet duidelijk aan waarom de aansluiting bij alle vijf de varianten het tracé met de Provincialeweg tot en met de geplande aansluiting met Everdenberg-Oost hetzelfde zijn. Zoals wij reeds in onze eerdere visies hebben aangegeven missen wij wederom het menselijk aspect in deze.

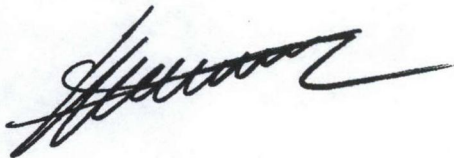
In deze bedoelen wij dat er fatsoenlijk moet worden omgegaan met omwonenden, zijnde de grondbezitters die onderhand weleens willen weten waar ze aan toe zijn. Moeten ze verhuizen, moeten ze stoppen met hun bedrijf, wat zijn de compensatiemogelijkheden en wordt er op een passende wijze met deze mensen omgegaan? Of moeten we terugvallen op de woorden die oud- wethouder Yves de Boer (VVD) ooit over deze ondernemers heeft gezegd?

In feite is het niet anders dan dat fase 1 gekoppeld moet worden aan fase 2 om een zo evenwichtig mogelijke oplossing te creëren voor een ieder en dus er geen verschillen ontstaan tussen de afdoening in fase 1 en fase 2.

Wij gaan ervan uit dat u onze zienswijze op de juiste wijze in behandeling neemt en daar waar nodig bij vragen rechtstreeks contact met ons opneemt. Ten aanzien van alle politieke partijen geldt uiteraard dat daar waar zij met ons in gesprek wensen te komen daar altijd ruimte voor te vinden is om constructief gezamenlijk naar oplossingen te zoeken.

Met vriendelijke groet,

Namens de Belangengroep DOA



(Dit is een ingescande handtekening)

R. Roubos.

Correspondentieadres: Ter Horst 19,

4909 AS Oosteind.



gemeente

Oosterhout

Ontvangstbewijs poststuk

Naam: Mevr. A. v. Dangen (belangengroep)^{DOA}

Datum: 11-02-2016

Tijd: 12.35 uur

Aard van poststuk: College B & W (4612)

Zienswijze ontwerp best plan Buiten-
gebied lint oostelijk herzienings

T.a.v. afdeling: College B & W

Naam medewerker: m.v.

11 FEB. 2016

Aan het College van Burgemeester
en wethouders
en gemeenteraadsleden
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout.

Anny van Dongen

Ter Horst 19

4808 AS Dosteind

Gemeente Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

M. van de Ven
Hoogstraat 92
4909 AV Oosteind

T.a.v. De Gemeenteraad

Oosteind, 15 Februari 2016

Onderwerp: Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5
(aansluiting N629-A27)

Geachte leden van de gemeenteraad,

Naar aanleiding van de berichtgeving omtrent de nieuwe N629 en de aanleg van de eerste fase: aansluiting N629-A27, willen wij als direct belanghebbende en bewoners van het lint Oosteind onze zienswijze kenbaar maken inzake bovengenoemd dossier.

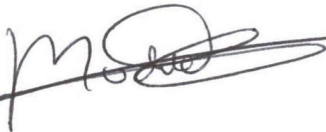
Het deel dat op dit moment ter inzage ligt betreft een iets wat verderop liggend gebied, maar heeft direct te maken met ons woongenot aangezien vanuit dat deel van de nieuwe N629 met een 2x2-baans weg langs ons huis gaat lopen waar nu geen verkeer is. In de stukken wordt aangehaald dat er een "aanvraag tot een hogere geluidswaarde" wordt gedaan. Voor ons als direct naastgelegen bewoners is dit onacceptabel zonder dat er ook geluidswerende maatregelen worden genomen.

Het gedeelte waar wij wonen, Hoogstraat 92 te Oosteind, gaat een vierbaans gedeelte worden. Onze woning staat daar, zoals nu gepland is, 150 meter vandaan. De huidige N629 is momenteel qua geluid al zeer storend en door het toegenomen aantal verkeer de laatste jaren een vervuiling van het historisch bouwlint Oosteind. Ons huis is volgens de laatste normen geïsoleerd, maar dan nog hoor je het constante geruis van de banden op de weg en de luchtverplaatsing. Het openzetten van een raam 's nachts leidt tot slapeloosheid omdat om 4:30 het verkeer op gang komt en wij de ramen moeten sluiten vanwege de geluidsoverlast. De nieuwe N629 die 2x2-baans wordt zal alleen maar meer geluid gaan produceren welke voor ons onacceptabel is.

Graag willen we dan ook een dringend verzoek indienen om hier kritisch mee om te gaan en de nodige voorzieningen treffen om het enigszins leefbaar te maken en te houden. Als mogelijke oplossing kan er een natuurlijke, brede, hoge geluidswerende wal met veel groenblijvende (!) beplanting, bomen, struiken welke wordt gecreëerd door de vrij gekomen grond van de aanleg van de weg.

Graag worden wij nauwlettend op de hoogte gehouden van de voortgang van het bestemmingsplan en verkrijgen graag feedback op onze zienswijze.

Met vriendelijke groet,



Arthur en Michelle van de Ven

Gemeente Oosterhout

t.a.v. de gemeente raad van Oosterhout

Postbus 10150

4900 GB Oosterhout

Betreft: zeeswijze ontwerp - bestemmingsplan

Butersgebied 2013 (incl. hint Oostind)

herziening 5 (aansluiting Nbrg-A21)

Retour: 5201AC100

Gemeenteraad van Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB OOSTERHOUT

Datum
15 februari 2016

Onderwerp
Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan
Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind),
herziening 5 (aansluiting N629-A27)

Contact
06-21232619
femke.klomp@zlto.nl

Geachte Raad,

De ZLTO afdeling Oosterhout behartigt de belangen van boeren en tuinders, ondernemers in de groene ruimte in de gemeente Oosterhout. Vanuit die positie hebben wij het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27) met grote belangstelling bestudeerd.

Wij hebben kennisgenomen van de inhoud van het plan en aangezien wij ons niet kunnen verenigen met de inhoud, maken wij middels dit schrijven onze zienswijze kenbaar.

Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan richt zich op het verbeteren van de logistieke aansluiting van de N629 op de A27. Ons belang is dat de positie van het landbouwverkeer op een correcte wijze meegenomen wordt in de planvorming. In uw toelichting geeft u aan dat de structuur voor het langzaam verkeer (fiets- en landbouwverkeer) nagenoeg ongewijzigd blijft ten opzichte van de huidige situatie. Door een verbod op landbouwverkeer tussen de Provincialeweg en de beoogde rotonde, zal het tweerichting fietspad langs de N629 omgevormd worden tot een parallelweg die ook door het landbouwverkeer gebruikt zal gaan worden.

Wij betreuren het dat er in deze gekozen is voor een parallelweg waar fiets- en landbouwverkeer beiden gebruik van moeten gaan maken. Naast het langzaam verkeer is de parallelweg ook nog toegankelijk voor ander gemotoriseerd verkeer.

Ons uitgangspunt is altijd geweest dat er een structureel verkeersveilige oplossing dient te komen voor het landbouwverkeer. Deze oplossing wordt gezien in een fysieke scheiding van fietsverkeer en landbouwverkeer. U geeft aan dat de begrenzing van de bestemming 'verkeer' in het ontwerpbestemmingsplan dusdanig ruim is gekozen dat het alsnog mogelijk is om een gescheiden fietspad en parallelweg aan te leggen. Waarom is dit niet gelijktijdig in het plan meegenomen? De breedte van de parallelweg is nu in het ontwerp inrichtingsplan bepaald op 5,12 m. Hoewel deze breedte voldoet aan de ontwerprichtlijnen zoals die gesteld worden aan parallelwegen wil dit niet zeggen dat dit ook de automatisch een passende oplossing is. De parallelweg is en blijft een belangrijke fietsverbindingroute tussen Oosteind en Oosterhout, waar ook door veel scholieren dagelijks gebruik van wordt gemaakt. Een breedte van 5,12 m. is beperkt voor het passeren van fietsers door zwaar landbouwverkeer. Moderne landbouwmachines zijn namelijk tot 3,0 m. breed en 12 m. lang. Naast dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt, zal elkaar tegemoet komend

Onderwijsboulevard 225
5223 DE 's-Hertogenbosch
Postbus 100
5201 AC 's-Hertogenbosch

Datum
15 februari 2016
Onderwerp
Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan
Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind),
herziening 5 (aansluiting N629-A27)

landbouwverkeer niet kunnen passeren zonder gebruik te moeten maken van de aanliggende grasbermen met kapotte bermen en modder op de parallelweg tot gevolg.

Verder rijst bij ons de vraag of er daadwerkelijk in een later stadium alsnog besloten kan worden tot de realisatie van een vrijliggend fietspad én een parallelweg. De obstakelvrije breedte tussen de twee bermsloten bedraagt ca. 9 m. Als we uitgaan van een gescheiden fietspad met een breedte van 2,0 m. op een afstand van 1,0 m. van de parallelweg resteert slecht ca. 6 m. Op een parallelweg van 6 m. kan zwaar landbouwverkeer niet vanzelfsprekend passeren door een breedte van 3,0 m. ieder met 0,5 m. passeerruimte. Het ontwerp is qua ruimtebeslag in tegenstelling tot wat u beweert aan de krappe kant. Omdat het ontwerp nu doorvertaald wordt in het bestemmingsplan willen wij u verzoeken om u nogmaals te buigen over het beoogde ontwerp. Om een structurele verkeersveilige oplossing te realiseren willen wij u verzoeken in het ontwerp alsnog uit te gaan van gescheiden fietsverkeer van landbouwverkeer en voldoende breedte op te nemen voor de realisatie hiervan.

Naast de landbouwkundige belangen zijn ons nog enkele zaken opgevallen die wij aan u mee willen geven.

De parallelweg lijkt niet afgesloten te worden voor overig gemotoriseerd verkeer. Hierdoor zal bij drukte aan het kruispunt Provincialeweg-Ekelstraat sluipverkeer gebruik gaan maken van de parallelweg, evenals van de A27 richting Oosteind. De parallelweg zal hierdoor een hogere verkeersintensiteit kennen dan waar vooralsnog vanuit gegaan is.

Op het kruispunt Provincialeweg-Ekelstraat 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. Wij vrezen dat te verwachten verbetering van de verkeersdoorstroming door de beoogde ovale rotonde teniet wordt gedaan door de stoplichten op dit kruispunt en dat van de parallelweg door sluipverkeer gebruik gemaakt zal worden.

Wij verzoeken u het ontwerp aan te passen naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen en vertrouwen erop dat u deze zienswijze met de nodige zorgvuldigheid zult behandelen. Uiteraard zijn wij ten aller tijde bereid om de zienswijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet, namens ZLTO Afd Oosterhout: G Donkers

Secr: P van der Pluijm
Minister Aalberselaan 14
5103 BA Dongen





gemeente

Oosterhout

Ontvangstbewijs poststuk

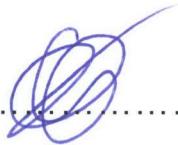
Naam: Prd. Pluijm (216)

Datum: 16-2-2016

Tijd: 9.41

Aard van poststuk: Zienswijze ontwerp
bestemmingsplan Buitengebied 2013
herziening 5

T.a.v. afdeling: JRC / Bouwen

Naam medewerker: 

Gemeenteraad van Oosterhout

Postbus 101500

4900 GB Oosterhout.

Retour:

AANGETEKEND VERZENDEN

Gemeente Oosterhout
Aan de Gemeenteraad
Postbus 10150
4900 GB te Oosterhout

Datum
15 februari 2016

Onderwerp
Zienswijze ontwerp – bestemmingsplan
Buitengebied 2013 (inclusief Lint
Oosteind, herziening 5 (aansluiting N629
– A 27)

Contact
06 - 21 23 25 87

Kenmerk
ZMM16.0002ZienswijzeLoonenN629

Geachte Gemeenteraadsleden,

Met deze dien ik namens mijn cliënt, de heer J.S.P. Loonen, gevestigd aan de Provincialeweg 33, 4909 AE te Oosteind een zienswijze in t.a.v. het ontwerp – bestemmingsplan Buitengebied 2013 (inclusief Lint Oosteind, herziening 5 (aansluiting N 629 – A 27)). Cliënt exploiteert ter plaatse een glastuinbouwbedrijf. Een volmacht in deze gaat hierbij (*bijlage 1*).

De onderhavige zienswijze is gebaseerd op het volgende.

1. **Geluid:** Cliënt is uit bestudering van de toelichting op het voorliggende bestemmingsplan gebleken dat zijn woning niet lijkt te zijn meegenomen in de beoordeling van de toekomstige akoestische situatie ter plaatse. Waar de woningen Provincialeweg 29, 31 en 34 wel worden vermeld in paragraaf 4.2.2. (Het Plangebied), wordt de woning van cliënt hierbij niet vermeld. Dit verbaast cliënt aangezien hij met zijn bedrijf is gelegen direct tegen de nieuw te realiseren N 629 en op ongeveer even grote afstand als voornoemde woningen. Het verzoek van cliënt is dan ook nadrukkelijk om ook de akoestische gevolgen voor zijn bedrijf in de verdere beoordeling te betrekken en waar nodig hier terdege rekening mee te houden.
2. **Mogelijke belemmeringen voor bedrijfsvoering en verslechtering woongenot ter plaatse:** Zoals hiervoor reeds aangegeven zal de nieuwe N 629 worden gerealiseerd *direct* tegen het bedrijf met bijbehorende woning van cliënt. Het vele verkeer dat van deze nieuwe weg gebruik zal maken zal onvermijdelijk lijden tot de nodige overlast in de vorm van fijnstof, geluid, licht en geuroverlast als gevolg van uitlaatgassen.
Cliënt wil aangeven dat het voor hem van het allergrootste belang is dat hij zijn bedrijf in de huidige vorm ongestoord en ongewijzigd kan voortzetten.
Het is hierom waarom ik u namens cliënt dan ook verzoek en ik vraag u dan ook om bij de vaststelling van de plannen zoveel als mogelijk rekening te houden met zijn bedrijf

met bijbehorende woning. Als gezegd, cliënt voert ter plaatse een glastuinbouwbedrijf en hij 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. Het verzoek is dan ook om hier nadrukkelijk oog voor te hebben en hier verder rekening mee te houden in het kader van uw besluitvorming.

Reeds nu wil ik tot slot namens cliënt op voorhand aangeven 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.

Conclusie en verzoek:

Namens cliënt verzoek ik u bij het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan rekening te houden met hetgeen hiervoor namens cliënt is aangevoerd en het definitieve plan zoveel mogelijk in lijn hiermee vast te stellen.

Bij voorbaat bijzonder dank voor uw aandacht en medewerking,

Hoogachtend,

Namens cliënt,

mr. M.J.C. (Marc) Mol
Senior Jurist ZLTO te 's Hertogenbosch

Volmacht

(bylcsr)

De ondergetekende:

De heer J.S.P. Loonen, gevestigd aan de Provincialeweg 33, 4909 AE te Oosteind,

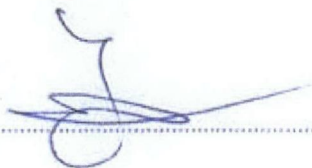
verklaart hierbij de heer mr. M.J.C. (Marc) Mol, Senior Jurist bij de ZLTO te 's Hertogenbosch, te machtigen om voor en namens hem een zienswijze in te dienen in t.a.v. het ontwerp - bestemmingsplan Buitengebied 2013 (inclusief Lint Oosteind, herziening 5 (aansluiting N 629 - A 27)). Cliënt exploiteert ter plaatse een glastuinbouwbedrijf.

Zulks met recht van substitutie,

Oosteind,

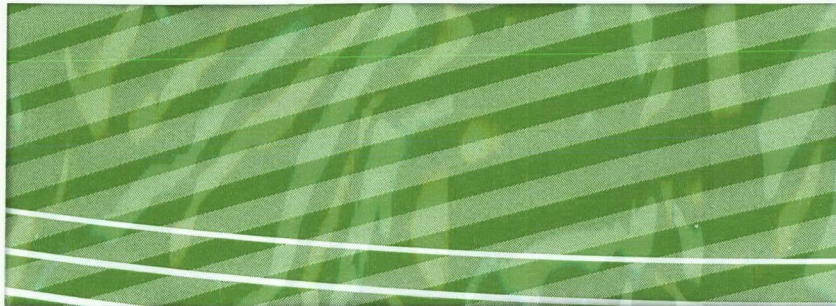
11 februari 2016

J.S.P. Loonen.....





PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Post op rekening

R NL



Aangetekend

G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



3SRRC05669184

Gemeenteraad van Oosterhout
Postbus 101500
4900 GB Oosterhout

Oosteind d.d. 9-02-2016



Vereniging
Belangen
Oosteind

Betreft: Zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27)

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Vereniging Belangen Oosteind (hierna VBO) heeft kennis genomen van het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27). De VBO wil via deze zienswijze haar opmerkingen en bedenkingen ten aanzien van het voorliggende plan kenbaar te maken aan de leden van de gemeenteraad van Oosterhout.

In onze zienswijze omtrent voorontwerp fase 1 heeft de VBO hebben net als een groot aantal andere indieners van zienswijzen erop aangedrongen dat het kruispunt Ter Horst/Provinciale weg in fase 1 meegenomen zou worden en dit is overgenomen.

In uw ontwerp-bestemmingsplan fase 1 geeft u aan, hoeveel ruimte u denkt nodig te hebben voor de uitvoering van de zogenaamde fase 1 : de aansluiting van de N629 op de A27. De aangegeven ruimte komt exact overeen met een detailplan (bijlage 2) waarin wordt aangegeven hoe de gemeente respectievelijk de provincie denken de aansluiting van de N629 op de A27 te willen realiseren, inclusief de kruising N629 met de Provincialeweg/Ter Horst.

De VBO voorziet hier twee grote knelpunten die we hierna toe zullen lichten; de voorsortering vanaf de ovonde tot de verkeerslichten en het gebruik van de parallelweg.

De voorsortering vanaf de ovonde tot de verkeerslichten:

- komend vanaf de A27, zal het verkeer richting Oosteind twee rijbanen moeten wisselen over een afstand van minder dan 100 meter;
- verkeer dat van Oosterhout over twee rijbanen naar Ter Horst/parallelweg richting Oosterhout/Dongen wil rijden, zal ter hoogte van ditzelfde stuk van rijbaan moeten wisselen; immers: de linkerrijstrook zal bestemd zijn voor verkeer linksaf naar Oosteind;
- er staan verkeerslichten gepland bij de kruising; bij rood licht zal genoemde wisseling van rijbanen praktisch 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 richting de genoemde kruising

Gebruik van de parallelweg van de Provincialeweg naar de ovonde:

- 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 5,12m kunnen twee landbouwvoertuigen (3m) al niet passeren.
- Een separaat fietspad zal ons inziens nodig blijken.
- Naar onze mening 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" .

De geduide ruime voor fase 1 behelst impliciet een stoplicht ter hoogte van de kruising N629 met de Provincialeweg/Ter Horst. In feite wil fase 1 dus zeggen dat een substantieel deel van de gekozen oplossing uiteindelijk neerkomt op het verleggen van het huidige stoplicht bij de aansluiting naar de A27, naar genoemde kruising. De toegevoegde waarde van de ovonde en bijbehorende kosten komen daarmee ons inziens in een andere context te staan.

De kans is groot dat er tussen het voltooien van fase 1 en de start van fase 2 enkele jaren zal liggen, waardoor het huidige kruispunt Provinciale weg/Ter Horst een nog groter en gevaarlijker verkeersknelpunt gaat worden dan dat het nu al is, met name in de spits tijden.

Indien gewenst zijn wij uiteraard bereid om onze punten mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Namens Vereniging Belangen Oosteind.
Vincent van Gils

Postadres:
Provincialeweg 96
4909 AL Oosteind

T.A.V. GEMEENTERAAD VAN O'HOUT

POSTBUS 10150

4900 GB OOSTERHOUT

"ZIENSWIJZE ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN
BUITEN GEBIED 2013 / HERZIENING 5"

Aan: Gemeenteraad van Oosterhout
Postbus 101500
4900 GB Oosterhout

Oosteind d.d. 11-2-2016

Van: G en J Donkers

Ter Horst 21

4909AS Oosteind

Betreft: Zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind),
herziening 5 (aansluiting N629-A27)

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan is door ons bekeken en dat noodzaakt ons tot het maken van een aantal opmerkingen:

- Wij hebben aan Ter Horst 21 en 8 twee varkenshouderijbedrijven die goed bereikbaar moeten zijn voor de aan- en afvoer van varkens, voer en diverse andere producten. Het doet ons deugd dat de kruising N629 - Provincialeweg is opgenomen in fase 1 en niet zoals eerder de bedoeling was in fase 2. De uitvoering met een verkeersregelininstallatie (VRI) baart ons echter zorgen in verband met de te verwachten lange wachttijden om vanuit Ter Horst de N 629 op te rijden. In het ontwerp BP wordt wel melding gemaakt van de cyclustijd van de VRI aan de westkant van de A 27 maar niet van de cyclustijd bij de kruising N 629 – Provincialeweg. Wat wordt de cyclustijd van de VRI van deze kruising?
- De VRI op de kruising N629 – Provincialeweg zorgt tevens voor opstopping van het verkeer richting Dongen en doet de soepele verkeersafwikkeling middels de ovonde weer teniet. Een rotonde in plaats van die kruising neemt dat probleem weg. Wij vragen aanpassing van het bestemmingsvlak om een rotonde mogelijk te maken.
- De in het plan opgenomen carpoolplaats wordt als tijdelijk gezien en zal in de toekomst mogelijk onderdeel worden van een te realiseren multifuel brandstofverkooppunt ter hoogte van Ter Horst. Zowel de carpoolplaats als het brandstofverkooppunt vragen een goede bereikbaarheid. Ook hier maakt een rotonde een goede ontsluiting mogelijk.
- De combinatie van landbouw en fietsverkeer is geen goede, daar is door verschillende partijen al op gewezen. Toch wordt op de parallelweg naast de N629 gekozen voor die combinatie. Het wachten is straks op het eerste ongeluk met fatale gevolgen. Wij vragen om een duurzame oplossing en dus een separate fietspad naast de parallelweg.
- Onduidelijk is verder voor welk verkeer de parallelweg naast de N629 wordt gebruikt, waardoor ook onduidelijk is of het bestemmingsvlak toereikend is. De parallelweg schijnt bestemd voor landbouwverkeer en fietsverkeer, maar onduidelijk is of mogelijk autoverkeer vanuit Oosteind richting de ovonde ook wordt toegestaan. De breedte van de parallelweg (5.12 m) is ontoereikend voor een veilige combinatie van fiets en landbouwverkeer, zeker als

daar mogelijk ook nog autoverkeer bij komt. Verder hebben we twijfels over de breedte van het bestemmingsvlak in geval er een losliggend fietspad naast de parallelweg komt. Wij vragen het bestemmingsvlak ter plaatse breder te maken, zodat een bredere parallelweg en / of losliggend fietspad mogelijk wordt.

- In het landelijk gebied wordt ruimtelijke of landelijke inpassing gewenst zo niet noodzakelijk geacht (Verordening Ruimte) Een groot obstakel als de fly-over boven de ovale rotonde moet in onze ogen ook landelijk ingepast worden. Daar wordt in het BP geen rekening mee gehouden. Wij vragen ruimte te reserveren voor een passende beplanting.

Wij vragen U in voorliggend bestemmingsplan rekening te houden met bovenstaande opmerkingen en vragen.

Hoogachtend

Gerard en Jeanne Donkers

The image shows two handwritten signatures in blue ink. The top signature is a stylized 'GD' followed by a horizontal line. The bottom signature is 'am Donkers' followed by a horizontal line.



gemeente

Oosterhout

Ontvangstbewijs poststuk

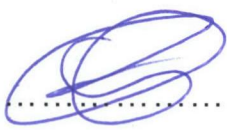
Naam: Gen J. Donkers

Datum: 16-2-2016

Tijd: g.no

Aard van poststuk: zienswijze ontwerp
bestemmingsplan Ontstgebied 2013
herziening 5

T.a.v. afdeling: JSC / Bouwen

Naam medewerker: 

Gemeenteraad van Oosterhout

Postbus 101500

4900 GB Oosterhout

achmea rechtsbijstand**AANTEKENEN R212051040**

De Raad van de gemeente Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB OOSTERHOUT

Per fax vooruit gezonden (0162-423174)

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

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

Datum
16 februari 2016
Onderwerp
ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2013
(incl. Lint Oosteind), herziening 5

Ons zaaknummer
R212051040
Uw kenmerk

Behandeld door
mr. E.T. Stevens
aanwezig op maandag tot en met donderdag

Geachte Raad,

Tot mij wendde zich de heer J.A. Loonen, gevestigd met zijn agrarisch bedrijf op Provincialeweg 29 (4909 AE) in Oosteind (hierna: cliënt). Hij heeft mij verzocht hem bij te staan in deze procedure.

Het betreft het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (Aansluiting N629-A27). Dit ontwerpbestemmingsplan ligt vanaf 7 januari tot en met 17 februari 2016 ter inzage. Tot en met 17 februari is het mogelijk om een zienswijze in te dienen tegen dit ontwerpbestemmingsplan. Met deze brief geef ik u de zienswijze van cliënt.

Zienswijze

Cliënt vreest dat het voortbestaan van zijn bedrijf in gevaar komt als gevolg van dit ontwerpbestemmingsplan

Het huiskavel van ongeveer 5,75 hectare (inclusief ondergrond van boerderij, ligboxenstal en werktuigenloods) zal doorsneden worden door de nieuwe aansluiting N629-A27, zodat er een onwerkbaar situatie zal ontstaan, waardoor de totale boerderij aangekocht zal moeten worden, omdat het daarachter gelegen kavel van ongeveer 2,75 hectare niet meer bereikbaar zal zijn vanuit het bedrijf.

Cliënt heeft er verder bezwaar tegen dat fase 1 wordt los gekoppeld van fase 2

In de toelichting op het plan lezen we dat die keuze is gemaakt omdat fase 1 sneller te realiseren is dan fase 2. Maar fase 1 en 2 hangen nauw met elkaar samen. Fase 1 eindigt (of begint) bij het kruispunt met de Provincialeweg. Als in fase 2 andere keuzes worden gemaakt, klopt de aansluiting op fase 1 al niet meer. Daarom pleit cliënt ervoor dit als één bestemmingsplan in procedure te brengen.

Rekeningnummer (IBAN) NL11 RABO 0101 0506 74
Kvk 41 038 571 Apeldoorn

achmea rechtsbijstand

Vervolg op de brief van
16 februari 2016

Bestemd voor

Bladnummer
2

De aansluiting van fase 1 op de rest van het tracé blijft een raadsel

De verbeelding voor fase 1 laat de nieuwe situatie zien tot aan de Provincialeweg. Hoe de nieuwe vierbaansweg op het huidige tracé en toekomstige tracé van fase 2 wordt aangesloten laat de verbeelding niet zien. Er lijkt ruimte opgenomen voor een rotonde bij de Provincialeweg. Dan is het bedrijf van cliënt straks slecht bereikbaar. Gebeurt dit door een rotonde bij de Hoogstraat, dan is dat veel beter voor de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënt. Zo lang niet duidelijk is hoe fase 1 aansluit op fase 2 mag fase 1 niet in procedure worden gebracht.

Bij dit tracé is grond van cliënt nodig voor de aansluiting op fase 2

Er komen immers 4 rijstroken met wegbermen, sloten en geluidwerende voorzieningen zoals een geluidscherm of geluidswal. Zoals het tracé (fase 1) nu is gepland, komt de aansluiting op fase 2 zeker door het bedrijf van cliënt te lopen. Hierboven heb ik reeds vermeld dat hiervoor het bedrijf van cliënt zou moeten wijken. Daar lezen we niets over in de plannen.

De koppeling van fase 1 en 2 is ook van belang op het gebied van geluidhinder

Het akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder ziet nu alleen op fase 1. En als fase 2 straks in procedure komt, komt er akoestisch onderzoek voor fase 2. Voor een aantal woningen, waaronder mogelijk ook het bedrijf van cliënt, hebben beide fasen van de wegaanpassing nadelige gevolgen. Door dit uit elkaar te trekken, is er geen goed beeld van gevolgen en de vraag of er doelmatige maatregelen mogelijk zijn in de zin van de Wet geluidhinder. Dit geldt al helemaal voor de situatie rond het kruispunt met de Provincialeweg.

Verzoek

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

Hoogachtend

Mr. E.T. (Erwin) Stevens

AANTEKENEN R212051040

De Raad van de gemeente Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB OOSTERHOUT

Per fax vooruit gezonden (0162-423174)

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

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

Datum
16 februari 2016
Onderwerp
ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2013
(incl. Lint Oosteind), herziening 5

Ons zaaknummer
R212051040
Uw kenmerk

Behandeld door
mr. E.T. Stevens
aanwezig op maandag tot en met donderdag

Geachte Raad,

Tot mij wendde zich de heer J.A. Loonen, gevestigd met zijn agrarisch bedrijf op Provincialeweg 29 (4909 AE) in Oosteind (hierna: cliënt). Hij heeft mij verzocht hem bij te staan in deze procedure.

Het betreft het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (Aansluiting N629-A27). Dit ontwerpbestemmingsplan ligt vanaf 7 januari tot en met 17 februari 2016 ter inzage. Tot en met 17 februari is het mogelijk om een zienswijze in te dienen tegen dit ontwerpbestemmingsplan. Met deze brief geef ik u de zienswijze van cliënt.

Zienswijze

Clïënt vreest dat het voortbestaan van zijn bedrijf in gevaar komt als gevolg van dit ontwerpbestemmingsplan

Het huiskavel van ongeveer 5,75 hectare (inclusief ondergrond van boerderij, ligboxenstal en werktuigenloods) zal doorsneden worden door de nieuwe aansluiting N629-A27, zodat er een onwerkbaar situatie zal ontstaan, waardoor de totale boerderij aangekocht zal moeten worden, omdat het daarachter gelegen kavel van ongeveer 2,75 hectare niet meer bereikbaar zal zijn vanuit het bedrijf.

Clïënt heeft er verder bezwaar tegen dat fase 1 wordt los gekoppeld van fase 2

In de toelichting op het plan lezen we dat die keuze is gemaakt omdat fase 1 sneller te realiseren is dan fase 2. Maar fase 1 en 2 hangen nauw met elkaar samen. Fase 1 eindigt (of begint) bij het kruispunt met de Provincialeweg. Als in fase 2 andere keuzes worden gemaakt, klopt de aansluiting op fase 1 al niet meer. Daarom pleit cliënt ervoor dit als één bestemmingsplan in procedure te brengen.

Rekeningnummer (IBAN) NL11 RABO 0101 0506 74
Kvk 41 038 571 Apeldoorn

Vervolg op de brief van
16 februari 2016

Bestemd voor

Bladnummer
2

De aansluiting van fase 1 op de rest van het tracé blijft een raadsel

De verbeelding voor fase 1 laat de nieuwe situatie zien tot aan de Provincialeweg. Hoe de nieuwe vierbaansweg op het huidige tracé en toekomstige tracé van fase 2 wordt aangesloten laat de verbeelding niet zien. Er lijkt ruimte opgenomen voor een rotonde bij de Provincialeweg. Dan is het bedrijf van cliënt straks slecht bereikbaar. Gebeurt dit door een rotonde bij de Hoogstraat, dan is dat veel beter voor de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënt. Zo lang niet duidelijk is hoe fase 1 aansluit op fase 2 mag fase 1 niet in procedure worden gebracht.

Bij dit tracé is grond van cliënt nodig voor de aansluiting op fase 2

Er komen immers 4 rijstroken met wegbermen, sloten en geluidwerende voorzieningen zoals een geluidscherm of geluidswal. Zoals het tracé (fase 1) nu is gepland, komt de aansluiting op fase 2 zeker door het bedrijf van cliënt te lopen. Hierboven heb ik reeds vermeld dat hiervoor het bedrijf van cliënt zou moeten wijken. Daar lezen we niets over in de plannen.

De koppeling van fase 1 en 2 is ook van belang op het gebied van geluidhinder

Het akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder ziet nu alleen op fase 1. En als fase 2 straks in procedure komt, komt er akoestisch onderzoek voor fase 2. Voor een aantal woningen, waaronder mogelijk ook het bedrijf van cliënt, hebben beide fasen van de wegaanpassing nadelige gevolgen. Door dit uit elkaar te trekken, is er geen goed beeld van gevolgen en de vraag of er doelmatige maatregelen mogelijk zijn in de zin van de Wet geluidhinder. Dit geldt al helemaal voor de situatie rond het kruispunt met de Provincialeweg.

Verzoek

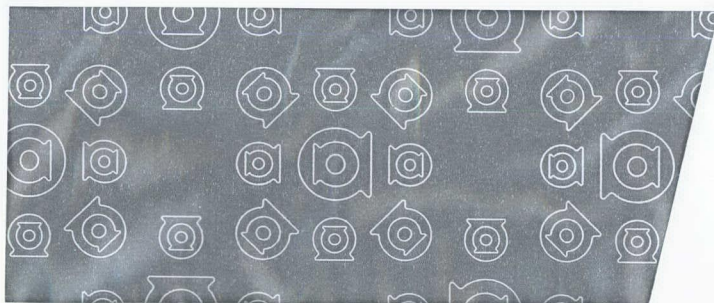
Namens cliënt vraag ik u dit ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen of het plan aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

Hoogachtend,

Mr. E.T. (Erwin) Stevens

achmea  rechtsbijstand

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Post op rekening

R NL



Aangetekend

G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



3SRRC07154406



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

IO16010919 17/02/2016

Retouradres Postbus 25 6200 MA MAASTRICHT

RWS BEDRIJFSINFORMATIE
Gemeente Oosterhout
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Avenue Ceramique 125
6221 KV MAASTRICHT
Postbus 25
6200 MA MAASTRICHT
T 088 7974150
F 088 7974151
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
Sigrid Bosten
adviseur ruimtelijke ordening
T 06-30406478
sigrid.bosten@rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2015/7301

Datum

16 FEB. 2016

Onderwerp zienswijze ontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2013,
herziening 5

Geachte Raad,

Ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2013 (inclusief Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27), dat tot en met 17 februari 2016 ter inzage ligt, dien ik de volgende zienswijze in.

De gemeenten Oosterhout en Dongen hebben samen met de Provincie Noord-Brabant besloten om de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek, die op en langs de N629 wordt ervaren, op te lossen. De oplossing houdt in, dat het tracé van de N629 wordt gewijzigd.

De wijziging is opgeknipt in twee fases. Fase 1 betreft het gedeelte tussen de aansluiting A27 te Oosterhout en het kruispunt N629-Provinciale weg te Oosteind. Fase 1 wordt door middel van onderhavig bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt.

De gemeente Oosterhout heeft ervoor gekozen om in het voortraject geen regulier bestuurlijk vooroverleg te voeren conform artikel 3.1.1. Bro. In plaats daarvan heeft er op 8 april 2015 overleg plaatsgevonden met de bestuurlijke partners over een zogenaamd voorlopig ontwerp.

Het resultaat van onder andere dit overleg en nader onderzoek is nu neergelegd in dit ontwerp bestemmingsplan, waarin de ruimtelijke relevante aspecten formeel worden geregeld.

Ten aanzien van de bestemming verkeersdoeleinden constateer ik, dat op de verbeelding en in de regels een aanduiding waterberging is opgenomen. Deze waterberging is voor een groot deel gelegen op gronden, die in eigendom zijn van Rijkswaterstaat en die binnen de beheergrenzen van Rijkswaterstaat liggen. Bovendien is Rijkswaterstaat op deze gronden bevoegd gezag voor wat betreft de uitvoering van de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken. Over de locatie van deze waterberging treed ik graag in nader overleg met u.

Binnen de bestemming verkeersdoeleinden heeft u in de regels een maximale hoogte aangeduid voor de binnen de bestemming verkeersdoeleinden toegestane bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor zover deze bouwwerken

vergunningplichtig zijn en gerelateerd zijn aan de aldaar gelegen
Rijksinfrastructuur, verzoek ik u ook deze maximale hoogte in nader overleg met
mij te bespreken.

Rijkswaterstaat hanteert langs alle droge rijksinfrastructuur een zogenaamde
vrijwaringszone om de weg- en verkeersbelangen te kunnen waarborgen.
Deze vrijwaringszone langs de A27 heeft u op de verbeelding en in de regels van
onderhavig bestemmingsplan opgenomen.
Omdat binnen deze vrijwaringszone van de A27 slechts de bestemming
verkeersdoeleinden is toegestaan kan de aanduiding vrijwaringszone mijns inziens
vervallen. In de toelichting van het bestemmingsplan kunt u vervolgens motiveren
waarom in onderhavig plan deze aanduiding niet hoeft te worden opgenomen.

Tot slot geef ik u in overweging om op de verbeelding binnen de bestemming
verkeersdoeleinden ter plaatse van het viaduct een kruisingsvlak weer te geven.

In de toelichting wordt aandacht besteed aan een aantal onderwerpen, die nog
nader met mijn dienst dient te worden uitgewerkt.

Ik denk hierbij onder andere aan de volgende onderwerpen:
beheer- en onderhoud, eigendom, geluid, bodem, vormgeving, nog te sluiten
overeenkomsten en financiering.

Ik ga ervan uit, dat u bij de vaststelling rekening houdt met mijn zienswijze en de
resultaten van het gewenste nader overleg, voor zover ruimtelijk relevant, bij de
vaststelling zult verwerken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
hoofd Netwerkontwikkeling en Visie
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland,

drs. L.M. Pacilly





TNT Post
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas



H0200 4900GB150





MILIEUVERENIGING OOSTERHOUT

Sara Burgerhartstraat 17, 4906JH Oosterhout

Tel.nr. 0162-433264

Bank nr. 3432946



IO16011002 18/02/2016

Aan de gemeenteraad van Oosterhout

Postbus 10150

4900GB Oosterhout

Oosterhout, 16 februari 2016

Onderwerp:

Zienswijze van de Milieuvereniging Oosterhout op het Ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013, herziening 5 aansluiting N629-A27.

Geachte Gemeenteraad,

De Milieuvereniging Oosterhout dient hierbij haar zienswijze in ten aanzien van het Ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013, herziening 5 aansluiting N629-A27.

De Milieuvereniging Oosterhout is het niet eens met het feit dat met deze bestemmingsplan herziening het al planologisch mogelijk wordt de aansluiting van de N629 op de A27 te realiseren. Hiermee wordt een voldongen feit geschapen. Wij verzoeken u nader te onderbouwen waarom voor deze procedure gekozen is.

Wij zijn 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. Deze vormgeving is naar onze mening over gedimensioneerd en zal alleen maar extra verkeer aantrekken. Wij denken dat de geprognosticeerde aantallen van de verkeersbewegingen te rooskleurig worden ingeschat. Het extra verkeer zal een aanzienlijke toename van NO2 veroorzaken. Ook de onderzoekers van de Quicksan Flora- en faunawet bevestigen onze mening. Zij stellen in dit rapport "De ingreep leidt mogelijk tot verreikende effecten ten gevolge van een toename in stikstofdepositie. Nader onderzoek hiernaar is noodzakelijk om overtreding van de Natuurbeschermingswet 1998 te voorkomen." Wij constateren ook 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 stikstofbelasting op de Natura 2000-gebieden niet nog verder te verhogen. Wij verzoeken u deze twee herzieningen op elkaar af te stemmen.

Uit de conclusies en aanbevelingen van de Quicksan Flora- en faunawet blijkt dat bij uitvoering van de ingreep mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn op vaatplanten, zoogdieren (vleermuizen en eekhoorns), vogels; amfibieën; reptielen. Wij maken ons zorgen over het in stand houden van een essentieel vliegroutes en foerageergebieden voor vleermuizen vormen. Er moet rekening mee gehouden worden dat er mogelijk geen ontheffing verkregen kan worden. Ook geeft de Quicksan aan dat deze 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. Ook dit punt geeft aan dat er met deze herziening niet vooruitgelopen kan worden op de genoemde MER-procedure en nader onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet en het afwegingskader EHS.

Tenslotte verzoeken u om in alle fases van de N629 planologische ruimte te reserveren langs de A27 voor een toekomstig treinverbinding Breda-Utrecht.

Wij verzoeken, rekening houdend met onze zienswijze, deze bestemmingherziening af te wijzen tot dat duidelijk is hoe de vervolgfase vorm gaat krijgen.

Namens de Milieuvereniging Oosterhout,



R. Kalwij, voorzitter



S. Schokker, bestuurslid

Fax

Aan: Oosterhout Gemeenteraad Van: Oosterhout Milieuvereniging
Fax: 0162-423.74 Pagina's: 3
Tel.: _____ Datum: 17-2-2016
Betreft: Zienswijze CC: _____
Bestemmingsplan buitengebied herziening 5
☐ Spoed ☐ Ter informatie ☐ Uw commentaar a.u.b. ☐ Uw antwoord a.u.b.

Doorsturen naar D.P.A.W van Dongen
Zienswijze wordt ook per post
verzonden.



MILIEUVERENIGING OOSTERHOUT



IO16011213 18/02/2016

Sara Burgerhartstraat 17, 4906JH Oosterhout

Tel.nr. 0162-433264

Bank nr. 3432946

Aan de gemeenteraad van Oosterhout

Postbus 10150

4900GB Oosterhout

Oosterhout, 16 februari 2016

Onderwerp:

Zienswijze van de Milieuvereniging Oosterhout op het Ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013, herziening 5 aansluiting N629-A27.

Geachte Gemeenteraad,

De Milieuvereniging Oosterhout dient hierbij haar zienswijze in ten aanzien van het Ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2013, herziening 5 aansluiting N629-A27.

De Milieuvereniging Oosterhout is het niet eens met het feit dat met deze bestemmingsplan herziening het al planologisch mogelijk wordt de aansluiting van de N629 op de A27 te realiseren. Hiermee wordt een voldongen feit geschapen. Wij verzoeken u nader te onderbouwen waarom voor deze procedure gekozen is.

Wij zijn 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. Deze vormgeving is naar onze mening over gedimensioneerd en zal alleen maar extra verkeer aantrekken. Wij denken dat de geprognoseerde aantallen van de verkeersbewegingen te rooskleurig worden ingeschat. Het extra verkeer zal een aanzienlijke toename van NO₂ veroorzaken. Ook de onderzoekers van de Quicksan Flora- en faunawet bevestigen onze mening. Zij stellen in dit rapport "De ingreep leidt mogelijk tot verreikende effecten ten gevolge van een toename in stikstofdepositie. Nader onderzoek hiernaar is noodzakelijk om overtreding van de Natuurbeschermingswet 1998 te voorkomen." Wij constateren ook 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 stikstofbelasting op de Natura 2000-gebieden niet nog verder te verhogen. Wij verzoeken u deze twee herzieningen op elkaar af te stemmen.

Uit de conclusies en aanbevelingen van de Quicksan Flora- en faunawet blijkt dat bij uitvoering van de ingreep mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn op vaatplanten, zoogdieren (vleermuizen en eekhoorns), vogels; amfibieën; reptielen. Wij maken ons zorgen over het in stand houden van een essentieel vliegroutes en foerageergebieden voor vleermuizen vormen. Er moet rekening mee gehouden worden dat er mogelijk geen ontheffing verkregen kan worden. Ook geeft de Quicksan aan dat deze 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. Ook dit punt geeft aan dat er met deze herziening niet vooruitgelopen kan worden op de genoemde MER-procedure en nader onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet en het afwegingskader EHS.

Tenslotte verzoeken u om in alle fases van de N629 planologische ruimte te reserveren langs de A27 voor een toekomstig treinverbinding Breda-Utrecht.

Wij verzoeken, rekening houdend met onze zienswijze, deze bestemmingherziening af te wijzen tot dat duidelijk is hoe de vervolgfase vorm gaat krijgen.

Namens de Milieuvereniging Oosterhout,



R. Kalwij, voorzitter



S. Schokker, bestuurslid



Gemeenteraad van
Oosterhout

Postbus 10150

4900 GB Oosterhout

48148

R 2B

Persleiding Dongen B.V.
Vierbundersweg 11
5107 NL Dongen

Aan: Gemeenteraad van Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

Dongen, 18 februari 2016

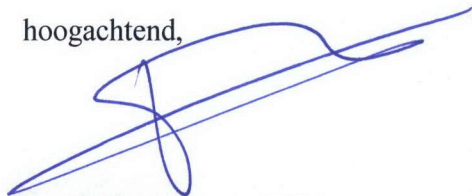
Betreft: Inspraak voorontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2013

Geachte gemeenteraad,

Vanwege privé omstandigheden heeft het versturen van bijgevoegd schrijven enige vertraging opgelopen, waardoor de datum van 17 februari 2016 als sluitingsdatum voor het indienen van een zienswijze met enkele dagen overschreden is.

Mijn excuses hiervoor

hoogachtend,



Persleiding Dongen B.V.
T. ter Meulen
secretaris

Persleiding Dongen B.V.
Vierbundersweg 11
5107 NL Dongen

Aan: Gemeenteraad van Oosterhout
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

Dongen, 10 februari 2016

Betreft: Inspraak voorontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2013

Geachte gemeenteraad,

Namens Persleiding Dongen B.V. te Dongen, maken wij hierbij gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen met betrekking tot het ter inzage liggende "ontwerp van het bestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27)".

Wij hebben geconstateerd dat:

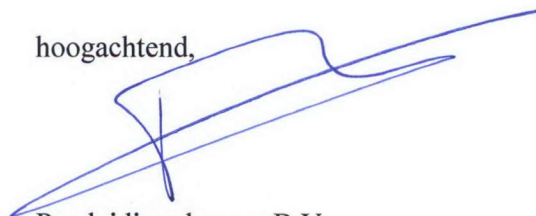
- zowel de tekst als de tekeningen van het "ontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2013 (incl. Lint Oosteind), herziening 5 (aansluiting N629-A27)" melding maken van de afvalwaterpersleiding van Persleiding Dongen B.V. (in gebruik door Ecco Tannery B.V.);
- de globale ligging van de leiding op uw tekeningen juist is weergegeven;
- uit de genoemde tekeningen blijkt dat ter plaatse van de afvalwaterpersleiding van Persleiding Dongen B.V. ophogingen en wegverhardingen zijn gepland.

Wij verzoeken u bij het ontwerp en de uitvoering van de wegreconstructies rekening te houden met de genoemde afvalwaterpersleiding en te waarborgen dat een ongestoord gebruik en een ongestoorde ligging mogelijk blijft, in het bestaande tracé, en/of in een op uw kosten aan te leggen nieuw tracégedeelte.

De afvalwaterpersleiding heeft een diameter van 250 mm en het materiaal is PVC.

Vertrouwende u hiermee van dienst te zijn, verblijven wij,

hoogachtend,



Persleiding dongen B.V.
T. ter Meulen
secretaris

PostNL

Afz. 5107 NL 11



€ 8,15

NEDERLAND

22.02.16

NetSet FM 980598

gemeente raad v Postahout
Post bus 10150

4900 AB Postahout

Frankeermachine & (Digitale) Postzegel

R NL



Aangetekend

Brief: D-A-1
Pakket: B-P-3



3SRRDT3883128

Persleiding Dorgra B.V.
Vierbundersweg 11
5107 NL Dorgra